



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMMISSION DE L'ÉNERGIE, DE
L'ENVIRONNEMENT ET DU CLIMAT

COMMISSIE VOOR ENERGIE, LEEFMILIEU EN
KLIMAAT

Mardi

09-03-2021

Matin

Dinsdag

09-03-2021

Voormiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	Parti Socialiste
VB	Vlaams Belang
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	Partij van de Arbeid – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
sp.a	socialistische partij anders
cdH	centre démocrate Humaniste
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 55 0000/000	Document parlementaire de la 55 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 55 0000/000	Parlementair stuk van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigekleurig papier)

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

SOMMAIRE

Question de Kurt Ravyts à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "La zone 30 en région urbaine et les émissions de CO₂ par le parc automobile dans ces zones" (55014083C)

Orateurs: Kurt Ravyts, Zakia Khattabi, ministre du Climat, de l'Environnement, du Développement durable et du Green Deal

Questions jointes de 2

- Wouter Raskin à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "L'instauration d'une taxe carbone" (55014185C)

- Kris Verduyck à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "L'instauration d'une taxe carbone en Flandre" (55015087C)

Orateurs: Wouter Raskin, Kris Verduyck, Zakia Khattabi, ministre du Climat, de l'Environnement, du Développement durable et du Green Deal

Question de Kurt Ravyts à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "La révision et l'éventuelle extension du système ETS européen" (55014344C)

Orateurs: Kurt Ravyts, Zakia Khattabi, ministre du Climat, de l'Environnement, du Développement durable et du Green Deal

Question de Wouter Raskin à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "Les véhicules ne produisant aucune émission de CO₂" (55014421C)

Orateurs: Wouter Raskin, Zakia Khattabi, ministre du Climat, de l'Environnement, du Développement durable et du Green Deal

Question de Kurt Ravyts à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "Le procès intenté par l'ASBL Klimaatzaak contre les gouvernements fédéral et régionaux" (55014831C)

Orateurs: Kurt Ravyts, Zakia Khattabi, ministre du Climat, de l'Environnement, du Développement durable et du Green Deal

Question de Daniel Senesael à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "La cinquième session de l'Assemblée des Nations Unies pour l'environnement" (55014853C)

Orateurs: Daniel Senesael, Zakia Khattabi, ministre du Climat, de l'Environnement, du

INHOUD

Vraag van Kurt Ravyts aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De zone 30 in stedelijke gebieden en de CO₂-uitstoot door het wagenpark in deze gebieden" (55014083C)

Sprekers: Kurt Ravyts, Zakia Khattabi, minister van Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal

Samengevoegde vragen van 2

- Wouter Raskin aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De invoering van een koolstofaks" (55014185C)

- Kris Verduyck aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De invoering van een koolstofaks in Vlaanderen" (55015087C)

Sprekers: Wouter Raskin, Kris Verduyck, Zakia Khattabi, minister van Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal

Vraag van Kurt Ravyts aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De herziening en mogelijke uitbreiding van het Europese ETS-systeem" (55014344C)

Sprekers: Kurt Ravyts, Zakia Khattabi, minister van Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal

Vraag van Wouter Raskin aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "Zero-emissiewagens" (55014421C)

Sprekers: Wouter Raskin, Zakia Khattabi, minister van Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal

Vraag van Kurt Ravyts aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De rechtszaak van de vzw Klimaatzaak tegen de federale en regionale regeringen" (55014831C)

Sprekers: Kurt Ravyts, Zakia Khattabi, minister van Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal

Vraag van Daniel Senesael aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De vijfde zitting van de United Nations Environment Assembly" (55014853C)

Sprekers: Daniel Senesael, Zakia Khattabi, minister van Klimaat, Leefmilieu, Duurzame

Développement durable et du Green Deal

Ontwikkeling en Green Deal

Question de Daniel Senesael à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "L'évolution du climat en zones urbaines" (55014854C)

Orateurs: **Daniel Senesael, Zakia Khattabi**, ministre du Climat, de l'Environnement, du Développement durable et du Green Deal

Question de Daniel Senesael à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "L'impact énergétique et environnemental du numérique" (55014860C)

Orateurs: **Daniel Senesael, Zakia Khattabi**, ministre du Climat, de l'Environnement, du Développement durable et du Green Deal

Question de Daniel Senesael à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "Les émissions de gaz à effet de serre liées au béton et au ciment" (55014870C)

Orateurs: **Daniel Senesael, Zakia Khattabi**, ministre du Climat, de l'Environnement, du Développement durable et du Green Deal

Question de Christophe Bombled à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "La hausse des émissions de CO₂" (55015011C)

Orateurs: **Christophe Bombled, Zakia Khattabi**, ministre du Climat, de l'Environnement, du Développement durable et du Green Deal

Vraag van Daniel Senesael aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De klimaatevolutie in stedelijke gebieden" (55014854C)

Sprekers: **Daniel Senesael, Zakia Khattabi**, minister van Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal

Vraag van Daniel Senesael aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De impact op milieu- en energievlak van de digitale technologie" (55014860C)

Sprekers: **Daniel Senesael, Zakia Khattabi**, minister van Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal

Vraag van Daniel Senesael aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De beton- en cementgerelateerde broeikasgasuitstoot" (55014870C)

Sprekers: **Daniel Senesael, Zakia Khattabi**, minister van Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal

Vraag van Christophe Bombled aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De stijging van de CO₂-uitstoot" (55015011C)

Sprekers: **Christophe Bombled, Zakia Khattabi**, minister van Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal

COMMISSION DE L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CLIMAT

du

MARDI 09 MARS 2021

Matin

COMMISSIE VOOR ENERGIE, LEEFMILIEU EN KLIMAAT

van

DINSDAG 09 MAART 2021

Voormiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 10 h 00 par M. Patrick Dewael, président.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 10.00 uur en voorgezeten door de heer Patrick Dewael.

01 Question de Kurt Ravyts à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "La zone 30 en région urbaine et les émissions de CO₂ par le parc automobile dans ces zones" (55014083C)

01 Vraag van Kurt Ravyts aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De zone 30 in stedelijke gebieden en de CO₂-uitstoot door het wagenpark in deze gebieden" (55014083C)

01.01 Kurt Ravyts (VB): Il ressort de l'évaluation au terme du premier mois d'application de la zone 30 à Bruxelles que les automobilistes roulent en moyenne 9 % plus lentement mais que leur temps de trajet n'a pas augmenté pour autant. L'électrification du parc automobile reste toutefois insuffisante.

01.01 Kurt Ravyts (VB): In de evaluatie na een maand zone 30 in Brussel benadrukt men dat automobilisten gemiddeld 9 % trager rijden, terwijl de reistijd niet is toegenomen. Het wagenpark is echter nog onvoldoende geëlektrificeerd.

Est-on bien conscient du fait que la généralisation de la zone 30 dans les grandes villes entraîne une consommation de carburant plus importante et donc, potentiellement davantage d'émissions de CO₂? Les véhicules à essence consomment en effet davantage à des vitesses changeantes ou lorsqu'ils doivent freiner puis réaccélérer, alors qu'à une vitesse constante d'environ 70 km/heure, ils atteignent un optimum en matière d'émissions.

Staat men erbij stil dat de algemene invoering van een zone 30 in grootstedelijke omgevingen juist tot meer brandstofverbruik leidt en dus tot meer CO₂-uitstoot kan leiden? Immers, benzinewagens verbruiken juist meer bij onstabiele snelheden, remmen en terug accelereren, terwijl het verbruik bij een constante snelheid van ongeveer 70 km/uur een optimum vertoont qua uitstoot.

01.02 Zakia Khattabi, ministre (*en néerlandais*): Les voitures à essence ou au diesel ne sont effectivement pas conçues pour rouler à du 30 ou même du 50 km/h. L'augmentation du trafic urbain pendant les heures de pointe amène un ralentissement de la circulation, voire son arrêt, ce qui entraîne à son tour une surconsommation de carburant au kilomètre parcouru, et une augmentation des émissions de CO₂ et de particules fines dans l'air.

01.02 Minister Zakia Khattabi (*Nederlands*): Benzine- of dieselwagens zijn inderdaad niet gebouwd om tegen 30 of zelfs 50 km/uur te rijden. De toename van het stedelijke wegverkeer tijdens de spitsuren zorgt ervoor dat de wagens vertragen of zelfs tot stilstand komen. Dit veroorzaakt een overconsumptie van brandstof per afgelegde kilometer, en een stijging van de uitstoot van CO₂ en luchtvervuilende stoffen.

Les études disponibles au sujet de l'impact d'une

De beschikbare studies over de impact van een

baisse de la limitation de la vitesse de 50 à 30 km/h sur une éventuelle diminution des émissions n'apportent pas de démonstration irrévocable en faveur ou en défaveur d'une zone 30. L'effet de cette limitation est clairement marginal en comparaison d'autres facteurs, comme la masse des véhicules.

La limitation de vitesse s'inscrit aussi dans une tendance des grandes villes à donner la priorité aux usagers faibles de la route. Ce choix politique des Régions répond aussi à des considérations de sécurité bien fondées. L'intégration de la voiture dans une politique de mobilité douce, de mobilité partagée et de transports publics exige une convergence des vitesses de déplacement, en vue d'une ou de plusieurs combinaisons de modes de transport plus optimales.

La voiture et sa version électrique feront toujours partie de la solution, au même titre que les moyens de transport déjà plus performants en termes d'émissions de CO₂.

01.03 Kurt Ravyts (VB): Dans la communication, l'accent est mis sur l'effet sur le nombre de tués sur la route, le bruit et l'organisation du travail. Je reste convaincu que la zone 30 n'est pas la mesure climatique la plus optimale.

L'incident est clos.

02 Questions jointes de

- Wouter Raskin à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "L'instauration d'une taxe carbone" (55014185C)
- Kris Verduyckt à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "L'instauration d'une taxe carbone en Flandre" (55015087C)

02.01 Wouter Raskin (N-VA): L'instauration d'une taxe carbone fait débat. Le gouverneur de la Banque nationale de Belgique, M. Wunsch, ainsi que la secrétaire d'État, Mme De Bleeker, y sont favorables.

La ministre adhère-t-elle à cette idée bien qu'elle ne figure pas dans l'accord de gouvernement? Quelle est la position, à cet égard, de l'ensemble du gouvernement? Quelle forme devrait prendre une telle taxe? Combien de tonnes de CO₂ ne sont-elles dès lors pas encore taxées à l'heure actuelle, selon la ministre?

02.02 Kris Verduyckt (sp.a): On peut lire dans l'étude commandée naguère par la

verlaging van de snelheidsbeperking van 50 naar 30 km/uur op het verschil in uitstoot leveren geen afdoende bewijs voor of tegen zone 30. Het effect daarvan is duidelijk marginaal in vergelijking met andere factoren, zoals de massa van de voertuigen.

Ook past de snelheidsbeperking in een trend waarbij grote steden voorrang willen geven aan zwakke weggebruikers. Bij deze beleidskeuze van de Gewesten spelen ook gegronde veiligheidsoverwegingen. De integratie van de auto in een beleid van zachte mobiliteit, deelmobiliteit en openbaar vervoer vereist een convergentie van de verplaatsingssnelheden, met het oog op een of meer optimale vervoerscombinaties.

De auto en de elektrische versie ervan, zullen steeds deel uitmaken van de oplossing, op gelijke voet met de vervoersmiddelen die reeds performanter zijn inzake CO₂-uitstoot.

01.03 Kurt Ravyts (VB): In de communicatie benadrukt men het effect op het aantal verkeersdoden, de geluidskwaliteit en de arbeidsorganisatie. Het blijft mijn overtuiging dat de zone 30 niet de meest optimale klimaatmaatregel is.

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde vragen van

- Wouter Raskin aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De invoering van een koolstoftaks" (55014185C)
- Kris Verduyckt aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De invoering van een koolstoftaks in Vlaanderen" (55015087C)

02.01 Wouter Raskin (N-VA): De invoering van een koolstoftaks is voer voor discussie. De heer Wunsch, gouverneur van de Nationale Bank, en ook staatssecretaris De Bleeker pleiten ervoor.

Is de minister het daarmee eens, hoewel het niet in het regeerakkoord staat? Wat is het standpunt van de hele regering? Hoe moet een dergelijke taks er dan uit zien? Hoeveel ton CO₂ wordt volgens de minister vandaag dan nog niet belast?

02.02 Kris Verduyckt (sp.a): In de studie die minister Schauvlieghe destijds heeft laten uitvoeren,

ministre Schauvliege qu'une taxe carbone peut constituer un instrument important pour réduire les émissions de CO₂ en Flandre.

La taxe sur le CO₂ telle qu'elle est conçue dans cette étude pourrait contribuer de manière significative aux objectifs du projet de Plan flamand de politique climatique. Elle pourrait financer une partie de la transition énergétique ou réduire les coûts pour les entreprises et les particuliers. Elle pourrait également permettre de réduire les embouteillages et les émissions et avoir un effet positif sur les groupes socialement vulnérables. Malgré tous ces aspects positifs, la ministre flamande n'est guère enthousiaste. Elle a commandé une autre étude.

Tous les économistes de l'environnement dans le monde affirment que nous avons besoin d'un *tax shift* vert. Nous devons examiner comment nous allons mettre cela en place dans notre pays.

La ministre pense-t-elle que c'est une bonne chose que seule la Flandre instaure une taxe sur le CO₂ ou estime-t-elle qu'il est préférable de l'instaurer au niveau national? Mène-t-elle des concertations à ce sujet? Connaît-elle l'objectif de la nouvelle étude? Où en est le *tax shift* vert annoncé dans l'accord de gouvernement?

02.03 Zakia Khattabi, ministre (*en néerlandais*): L'accord de gouvernement stipule explicitement que le système fiscal doit être rendu plus respectueux du climat et de l'environnement et que le principe du "pollueur-payeur" sera appliqué dans le cadre de la réforme. En outre, le gouvernement entend mettre en place des mesures d'accompagnement pour préserver la compétitivité des entreprises et le pouvoir d'achat des ménages. Le ministre Van Peteghem est chargé de ce volet.

La Belgique va devoir recourir à toutes les mesures politiques possibles et imaginables pour pouvoir atteindre les objectifs climatiques ambitieux aux horizons 2030 et 2050. Une tarification du carbone comme élément fiscal directif fait partie de ces mesures. Par ses propos, M. Wunsch s'est rallié à la plupart des économistes qui tentent de concrétiser une transition vers une société neutre sur le plan climatique. La Commission européenne, l'OCDE et le FMI ont également déjà recommandé à plusieurs reprises à notre pays de s'atteler à l'élaboration d'un tel outil fiscal. De nombreux pays en disposent déjà ou oeuvrent à sa création.

Une tarification du carbone peut prendre différentes formes et je ne me prononce pas encore sur celle qui sera adoptée. En Belgique, il n'existe un prix

staat dat een CO₂-heffing een belangrijk instrument kan zijn om de emissies in Vlaanderen te verminderen.

De CO₂-heffing zoals ze in deze studie is vormgegeven, zou enorm kunnen bijdragen aan de doelstellingen van het ontwerp van het Vlaams klimaatbeleidsplan. Ze zou een deel van de energietransitie kunnen financieren of de kosten voor bedrijven en particulieren kunnen terugdringen. De filedruk en de uitstoot kunnen er ook nog door verminderen en er zou een positief effect kunnen zijn op de sociaal kwetsbare groepen. Ondanks dit positieve verhaal, is de Vlaamse minister niet erg enthousiast. Ze heeft een andere studie besteld.

Werkelijk elke milieueconoom ter wereld zegt dat we een groene taxshift nodig hebben. We moeten bestuderen hoe we dat met ons land zullen doen.

Vindt de minister het een goede zaak als Vlaanderen alleen een CO₂-heffing zou invoeren of ziet ze liever een nationaal systeem? Overlegt ze daarover? Weet ze wat de bedoeling van de nieuwe studie is? Hoever staat het met de groene taxshift die in het regeerakkoord werd aangekondigd?

02.03 Minister Zakia Khattabi (Nederlands): Het regeerakkoord stelt expliciet dat de fiscaliteit klimaat- en milieuvriendelijker moet en dat bij de hervorming het principe van de vervuiler betaalt, zal worden gebruikt. Daarnaast wil de regering een flankerend beleid op poten zetten om de concurrentiepositie van bedrijven en de koopkracht van gezinnen te vrijwaren. Minister Van Peteghem neemt hierin de leiding.

België zal alle mogelijke beleidsmaatregelen moeten inzetten om de ambitieuze klimaatdoelstellingen van 2030 en 2050 te kunnen halen. Een koolstoftarifiering als fiscaal sturend element hoort daarbij. De heer Wunsch heeft zich met zijn uitspraak aangesloten bij de meeste economen die een transitie naar een klimaatneutrale samenleving proberen te concretiseren. Ook de Europese Commissie, de OESO en het IMF hebben ons land reeds meermaals aanbevolen om werk te maken van een dergelijk fiscaal instrument. Veel landen hebben het al of werken eraan.

Een koolstoftarifiering kan verschillende vormen aannemen en ik spreek me nog niet uit over wat het wordt. Een expliciete CO₂-prijs is er in België alleen

CO₂ explicite que pour les installations soumises au système européen d'échange de quotas d'émissions. On peut discuter de la question de savoir si les accises peuvent être considérées comme une taxe sur les émissions de CO₂. Le climat n'est en tout cas pas la raison de l'instauration d'accises. Dans le cadre de ce débat, nous ne pouvons pas oublier que chez nos voisins, les taxes sur les combustibles fossiles sont plus élevées que chez nous. Chez eux, les taxes carbone ont la forme d'un prix explicite sur le CO₂.

J'ai connaissance de l'étude de PwC de 2019.

L'étude confirme un grand nombre des conclusions déjà tirées par mon administration du débat international sur la tarification du carbone. Il n'y a actuellement aucune concertation avec mon homologue flamande. Chaque niveau de pouvoir est libre de mener sa propre politique climatique, même si une tarification du carbone fixée à l'échelon fédéral plutôt que par les entités fédérées séparément, réduirait les effets frontaliers, garantirait des conditions de concurrence plus égales et diminuerait les charges administratives.

02.04 Wouter Raskin (N-VA): L'objet de l'étude demandée par la ministre Demir est complètement différent. Elle porte sur les effets d'une extension des ETS aux bâtiments et au transport.

La ministre reste extrêmement vague. Lors de l'entrée en fonction du gouvernement, lorsqu'elle a prôné l'instauration d'une taxe carbone, elle a été rappelée à l'ordre par son collègue de parti M. Gilkinet et aujourd'hui, elle renvoie vers le ministre Van Peteghem. Le flou entretenu, précisément par la ministre fédérale du Climat, est quelque peu surprenant. L'étude de PwC éclaire un grand nombre de points, mais révèle en tout cas clairement que la taxe ne sera pas indolore pour la population.

Des simulations ont été faites avec des personnes qui roulent avec un moteur à combustion et se chauffent au gaz ou au gasoil de chauffage. Si le prix par tonne de CO₂ passe réellement de 10 à 100 euros en 2030, les taxes seront décuplées pour ces personnes. Les pompes à chaleur et les voitures électriques qui sont beaucoup plus avantageuses fiscalement sont financièrement hors de portée pour beaucoup d'entre eux. La ministre peut rêver d'une fiscalité verte, mais j'aimerais qu'elle m'apprenne quelles autres charges elle entend dans ce cas supprimer ou comment elle préservera les citoyens d'une facture énergétique encore plus élevée.

voor installaties onder het Europese systeem voor verhandelbare emissierechten. Of accijnzen als een belasting op CO₂-uitstoot kunnen worden gezien, is voer voor discussie. Het klimaat was in elk geval niet de reden voor de invoering van accijnzen. In de discussie mogen we niet vergeten dat de belastingen op fossiele brandstoffen in onze buurlanden hoger liggen dan bij ons. Koolstofheffingen in de buurlanden hebben de vorm van een expliciete prijs op CO₂.

Ik ben op de hoogte van de PwC-studie uit 2019.

De studie bevestigt veel van de conclusies die mijn administratie al uit het nationaal debat over koolstofarifiering had getrokken. Er loopt momenteel geen overleg met mijn Vlaamse evenknie. Ieder beleidsniveau is vrij om een degelijk klimaatbeleid te voeren, al zorgt een koolstofarifiering op federaal niveau voor minder grenseffecten, meer level playing field en minder administratieve lasten dan als de deelstaten het afzonderlijk zouden doen.

02.04 Wouter Raskin (N-VA): De studie die minister Demir laat uitvoeren, is een heel andere. Die gaat over het effect van de uitbreiding van het ETS naar gebouwen en transport.

De minister blijft wel heel vaag. Bij de start van de regering werd ze door haar partijgenoot minister Gilkinet teruggedroten toen ze een koolstofaks bepleitte en vandaag verwijst ze naar minister Van Peteghem. Wel een beetje vreemd dat net de federale minister van Klimaat zo vaag blijft. De PwC-studie maakt veel duidelijk, maar zeker ook dat de taks de mensen geld zal kosten.

Er werden simulaties gemaakt van mensen die met een verbrandingsmotor rijden en verwarmen met gas of stookolie. Als de prijs per ton CO₂ werkelijk van 10 naar 100 euro stijgt in 2030, dan vertienvoudigen de heffingen voor die mensen. De warmtepompen en de elektrische auto's die fiscaal veel voordeliger zijn, liggen buiten het bereik van veel van hen. De minister kan dromen van een groene fiscaliteit, maar ik wil wel graag van haar horen welke andere lasten ze dan zal schrappen of hoe ze de mensen zal beschermen tegen een nog hogere energiefactuur.

02.05 Kris Verduyckt (sp.a): Il existe beaucoup d'arguments pour la mise sur pied d'une taxe nationale. Les conclusions de l'étude sont très claires. La tarification du carbone s'avérera nécessaire comme instrument pour atteindre les objectifs climatiques.

Bien entendu, il faut veiller à ne pas rendre les choses encore plus difficiles pour les familles qui sont déjà en difficulté.

Nous devons également examiner quelles affectations nous donnerons aux recettes provenant de la tarification. Il convient de trouver des solutions pour éviter qu'une pomme de Belgique ne soit vendue en supermarché au même prix qu'une pomme de Nouvelle-Zélande.

L'incident est clos.

03 Question de Kurt Ravyts à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "La révision et l'éventuelle extension du système ETS européen" (55014344C)

03.01 Kurt Ravyts (VB): Les objectifs d'émissions plus ambitieux impliquent de revoir le système européen d'échange de quotas d'émissions (SEQE) et de réduire plus rapidement le nombre de droits d'émissions disponibles. Pour l'heure, ce régime ne s'applique qu'à l'industrie et à l'aéronautique, mais la Commission européenne envisage de l'étendre au transport routier et de faire payer les droits d'émissions aux fournisseurs de carburants, ce qui transformerait ces droits en une taxe et mettrait un terme aux mesures efficaces en termes de coûts visant à éviter les émissions. Quoi qu'il en soit, l'assentiment des États membres est requis. Le gouvernement flamand est critique à l'égard de cette mesure et craint une augmentation de la précarité énergétique si l'on en venait par exemple à instaurer une taxe carbone sur le mazout.

La ministre est-elle en mesure d'expliquer plus en détail le questionnaire de la Commission européenne à ce sujet? De quelle manière la Belgique sera-t-elle associée à la révision de la directive? Quelle est la position du fédéral et comment éviter l'impact social négatif de cette mesure?

03.02 Zakia Khattabi, ministre (*en néerlandais*): Au mois de juin, la Commission européenne présentera le paquet Fit for 55 visant à adapter la législation à l'objectif de réduire d'au moins 55 % les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030.

02.05 Kris Verduyckt (sp.a): Er zijn veel argumenten om een nationale heffing op te zetten. De conclusies van de studie zijn heel erg duidelijk. Koolstoftarifiering zal een noodzakelijk instrument blijken om de klimaatdoelen te halen.

Uiteraard moeten we ervoor uitkijken dat gezinnen die het al moeilijk hebben, het niet nog moeilijker krijgen.

We moeten ook bekijken wat we met de opbrengst van de tarifiering zullen doen. We moeten oplossingen zoeken voor het feit dat een appel uit België evenveel kost in de supermarkt als een appel uit Nieuw-Zeeland.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van Kurt Ravyts aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De herziening en mogelijke uitbreiding van het Europese ETS-systeem" (55014344C)

03.01 Kurt Ravyts (VB): In het licht van de ambitieuzere uitstootdoelstellingen moet het Europese *emissions trading system* (ETS) worden herzien en zal het aantal beschikbare emissierechten versneld moeten worden teruggedrongen. Momenteel geldt de regeling enkel voor de industrie en de luchtvaart, maar de Europese Commissie overweegt om ze uit te breiden tot het wegtransport. Ze denkt eraan de emissierechten door de brandstofleveranciers te laten betalen, waardoor die eigenlijk een belasting worden en kostenefficiënte maatregelen ter vermindering van de emissies niet langer mogelijk zijn. Hoe dan ook is de instemming van de lidstaten vereist. De Vlaamse regering is kritisch en vreest een toename van de energiearmoede indien er bijvoorbeeld een koolstofprijs op stookolie zou komen.

Kan de minister de vragenlijst van de Europese Commissie daarover nader toelichten? Op welke manier wordt België bij de herziening van de richtlijn betrokken? Wat is het federale standpunt en hoe kan een negatieve sociale impact worden vermeden?

03.02 Minister Zakia Khattabi (*Nederlands*): In juni zal de Europese Commissie het zogenaamde Fit for 55-pakket voorstellen, om de wetgeving aan te passen aan de doelstelling om de broeikasgasemissies tegen 2030 met minstens

Aucun consensus n'a hélas pu être trouvé dans notre pays dans le cadre des consultations publiques organisées par l'Europe à ce sujet. La Commission souligne l'importance d'un prix du carbone, y compris dans les secteurs non-SEQUE actuels. Il est quasiment certain qu'elle désire inclure la navigation dans le système actuel. En ce qui concerne le transport routier et les bâtiments, plusieurs options sont envisageables. Ces éléments pourraient être repris dans les règles SEQUE actuelles ou faire l'objet d'un SEQUE temporaire, ou il serait possible d'imaginer des prix carbone nationaux par le biais de systèmes d'échange de quotas d'émission ou de la fiscalité, éventuellement avec un prix carbone européen minimum dans le cadre de la révision de la directive sur la taxation des produits énergétiques. Pour le transport routier et les bâtiments, il conviendrait de réaliser cette approche en amont, étant donné qu'il serait impossible, en pratique, d'élaborer ce système pour des citoyens individuels ou des entreprises. L'efficacité sur le plan des coûts ne sera ainsi pas compromise puisque les fournisseurs répercuteront le prix des droits achetés et qu'il y aura dès lors un signal prix. Il en va de même si l'on utilise le levier de la fiscalité. Il est important de veiller à ce que les consommateurs puissent éviter des coûts en limitant leurs émissions. Nous devons donc trouver des alternatives aux carburants fossiles qui soient également disponibles pour les groupes les plus vulnérables de la société.

La Belgique considère le prix du carbone comme l'un des instruments centraux d'une politique climatique rentable et estime qu'il faut examiner comment l'introduire au mieux dans les secteurs non-ETS. Les mesures nationales et locales complémentaires sont en effet importantes également et nous devons veiller à ne pas tuer dans l'œuf tout incitant en la matière en cas d'intégration de ces secteurs dans un système européen.

L'incidence sociale est un point au centre des préoccupations qui a déjà été abordé au cours du débat national sur la tarification du carbone en 2017-2018. Ce débat a clairement montré l'importance d'un prix du carbone. Une politique climatique forte offre des possibilités de nouveaux emplois, un environnement sain et une prospérité plus importante, ce qui profite également aux plus vulnérables. Il est en outre apparu que les recettes d'une taxe carbone pouvaient être utilisées pour compenser les éventuels effets négatifs. Enfin, il faut également aider les plus vulnérables à réduire leurs émissions en insistant par exemple sur la rénovation et les transports publics afin d'éviter de leur faire supporter le prix du carbone.

55 % terug te dringen. Binnen ons land kon jammer genoeg geen consensus worden bereikt voor alle Europese publieksconsultaties daarover. De Commissie benadrukt het belang van een koolstofprijs, ook in de huidige niet-ETS-sectoren. Het is nagenoeg zeker dat ze de scheepvaart in de bestaande regeling wil opnemen. Wat wegtransport en gebouwen betreft, zijn er meerdere opties. Ze kunnen worden opgenomen in de bestaande ETS-regeling, er kan een apart en eventueel tijdelijk ETS komen en er kan geopteerd worden voor nationale koolstofprijzen via emissiehandelssystemen of via de fiscaliteit, eventueel met een Europese minimumkoolstofprijs in het kader van de herziening van de energiebelastingrichtlijn. Voor de twee laatste sectoren moet wel met een upstreambenadering worden gewerkt, gelet op de praktische onmogelijkheid de regeling op maat van individuele burgers of ondernemingen uit te werken. De kosteneffectiviteit komt daardoor niet in het gedrang, want de leveranciers zullen de prijs van de aangekochte rechten doorrekenen en het prijssignaal is dus aanwezig. Hetzelfde geldt wanneer via de fiscaliteit wordt gewerkt. Het is belangrijk ervoor te zorgen dat de afnemers de kosten kunnen vermijden door hun emissie te beperken. We moeten dus zorgen voor alternatieven voor fossiele brandstoffen die ook voor de kwetsbaarste groepen in de samenleving beschikbaar zijn.

België vindt de koolstofprijs een centraal instrument in een kosteneffectief klimaatbeleid en is van oordeel dat moet worden nagegaan hoe die optimaal in niet-ETS-sectoren kan worden ingevoerd. Ook de aanvullende nationale en lokale maatregelen zijn immers belangrijk en we moeten ons ervoor hoeden dat de prikkels daartoe zouden wegvallen wanneer die sectoren in een Europees systeem worden opgenomen.

De sociale impact is een belangrijk aandachtspunt, dat al aan bod kwam in het nationale debat over koolstoffarifiering in 2017-2018. Dat debat maakte het belang van een koolstofprijs duidelijk. Een sterk klimaatbeleid biedt kansen voor nieuwe jobs, een gezonde leefomgeving en een grotere welvaart, wat ook de meest kwetsbaren ten goede komt. Ook is gebleken dat de opbrengsten van een koolstofheffing kunnen worden ingezet om mogelijke negatieve effecten aan te pakken. Tot slot moeten ook de meest kwetsbaren worden ondersteund om hun uitstoot terug te dringen, bijvoorbeeld op het vlak van renovatie en openbaar vervoer, en zo de koolstofprijs te vermijden.

03.03 Kurt Ravyts (VB): La question est toujours à l'étude. Nous suivrons ce dossier de près, avec une attention particulière pour les groupes vulnérables.

L'incident est clos.

04 Question de Wouter Raskin à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "Les véhicules ne produisant aucune émission de CO₂" (55014421C)

04.01 Wouter Raskin (N-VA): L'accord de gouvernement annonce l'intention de l'exécutif de n'autoriser, à terme, que la vente de véhicules "zéro émission", à condition qu'il y ait suffisamment de voitures à coût abordable sur le marché et que des analyses sur le cycle de vie soient disponibles.

Qu'en est-il de ce projet? Les entités fédérées ont-elles déjà été consultées? Un calendrier a-t-il déjà été arrêté? Les conditions sont-elles déjà remplies?

04.02 Zakia Khattabi, ministre (en néerlandais): Les émissions des véhicules équipés de moteurs à combustion interne nuisent au climat et à la qualité de l'air. Tout comme dans d'autres pays européens, à l'horizon 2026, les nouvelles voitures de société ne pourront plus émettre de gaz à effet de serre. De plus, en juin, la Commission européenne déposera un projet de révision du règlement relatif aux normes d'émission de CO₂ pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires.

La Belgique plaide pour une révision ambitieuse des normes d'émissions et pour une réduction progressive de la vente de voitures équipées d'un moteur fonctionnant aux combustibles fossiles, et ce au plus tard à partir de 2035. Cet objectif s'inscrit dans le cadre de la transformation plus large de notre système de transport, qui inclut par exemple aussi le déploiement d'une infrastructure de bornes de recharge, la fixation de normes ou l'adoption de mesures fiscales incitatives. La concertation est donc essentielle. Le développement d'un accord de coopération interfédéral en matière de mobilité durable constitue l'un des objectifs du Plan national Énergie-Climat (PNEC).

Il va de soi que la décarbonisation de notre système de transport doit être équitable sur le plan social et abordable. Selon le Bureau fédéral du Plan, depuis fin 2019, une voiture électrique de petite ou moyenne taille coûte autant voire moins qu'une voiture à moteur thermique. Les solutions alternatives deviendront en outre de plus en plus attractives.

03.03 Kurt Ravyts (VB): Het onderzoek loopt nog volop. We zullen dit dossier opvolgen, met aandacht voor de kwetsbare groepen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van Wouter Raskin aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "Zero-emissiewagens" (55014421C)

04.01 Wouter Raskin (N-VA): Het regeerakkoord bevat het voornemen om op termijn, wanneer er voldoende betaalbare wagens en analyses over de levenscyclus beschikbaar zijn, uitsluitend nog de verkoop van zero-emissiewagens toe te staan.

Hoe staat het met dit voornemen? Was er al overleg met de deelstaten? Is er al een timing? Zijn de voorwaarden al vervuld?

04.02 Minister Zakia Khattabi (Nederlands): De uitstoot van voertuigen met interne verbrandingsmotoren heeft een negatieve impact op het klimaat en de luchtkwaliteit. Net als in verschillende andere Europese landen moeten nieuwe bedrijfswagens tegen 2026 broeikasgasvrij zijn. In juni zal de Europese Commissie ook een herziening van het reglement inzake CO₂-normen voor persoons- en bestelwagens op tafel leggen.

België pleit voor een ambitieuze herziening van de uitstootnormen en een uitfasering van de verkoop van wagens met fossiele brandstofmotoren vanaf, ten laatste, 2035. Dit kadert in de bredere transformatie van ons vervoerssysteem, met bijvoorbeeld ook de uitrol van laadpaalinfrastuctuur, normeringen of fiscale stimuleringsmaatregelen. Overleg is dus essentieel. De ontwikkeling van een interfederale samenwerkingsovereenkomst inzake duurzame mobiliteit is één van de doelstellingen van het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP).

De decarbonisering van ons vervoerssysteem moet uiteraard sociaal rechtvaardig en betaalbaar zijn. Volgens het Federaal Planbureau kost een kleine tot middelgrote elektrische wagen sinds einde 2019 evenveel of zelfs minder dan een auto met interne verbrandingsmotor. Alternatieven zullen ook alsmaar aantrekkelijker worden.

Différentes études démontrent que l'impact lié au cycle de vie des véhicules électriques est moins important que celui des véhicules à moteur thermique, même si cet impact doit bien évidemment être réduit à un minimum.

Verschillende studies tonen aan dat de levenscyclusimpact van elektrische voertuigen minder groot is dan die van voertuigen met verbrandingsmotoren, maar de impact moet uiteraard zo klein mogelijk gemaakt worden.

04.03 Wouter Raskin (N-VA): La concertation est essentielle mais, pour autant que je sache, elle n'a pas encore eu lieu. En vue de l'interdiction des voitures de société à moteur fossile d'ici 2026, la ministre peut donner l'exemple au niveau de la flotte des autorités fédérales. Il faut aussi une concertation avec les employeurs afin que les employés puissent charger leur voiture. L'accessibilité européenne est également importante. Il en va de même pour l'impact social. Notamment les avantages de la politique norvégienne d'allègement fiscal sont principalement allés aux riches.

04.03 Wouter Raskin (N-VA): Overleg is essentieel, maar ik hoorde nog niet dat het er al is geweest. De minister kan met de overheidsvloot het goede voorbeeld geven voor het verbod op bedrijfswagens met fossiele motoren tegen 2026. Er moet ook overleg komen met de werkgevers, zodat werknemers hun auto kunnen opladen. Ook de Europese toegankelijkheid is belangrijk. Dat geldt ook voor de sociale impact. De voordelen van het Noorse fiscale gunstbeleid kwamen bijvoorbeeld vooral bij de rijken terecht.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n^{os} 55014604C et 55014605C de Mme de Laveleye sont transformées en questions écrites.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 55014604C en 55014605C van mevrouw de Laveleye worden omgezet in schriftelijke vragen.

05 Question de Kurt Ravyts à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "Le procès intenté par l'ASBL Climatzaak contre les gouvernements fédéral et régionaux" (55014831C)

05 Vraag van Kurt Ravyts aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De rechtszaak van de vzw Klimaatzaak tegen de federale en regionale regeringen" (55014831C)

05.01 Kurt Ravyts (VB): Le 1^{er} décembre 2014, l'Affaire Climat ASBL a intenté une action en justice contre le gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux de notre pays. Curieusement, même après l'entrée en fonction de ce gouvernement – qui est parvenu à l'accord de coalition le plus "vert" jamais conclu – l'ASBL estime que les ambitions climatiques restent trop faibles.

05.01 Kurt Ravyts (VB): Op 1 december 2014 stelde de vzw Klimaatzaak de federale en regionale regeringen van ons land in gebreke voor de rechtbank. Merkwaardig is dat de vzw ook na de start van deze regering – met het groenste regeerakkoord ooit – meent dat de klimaatambities te laag zijn.

La ministre a-t-elle cherché à se concerter avec l'ASBL depuis son entrée en fonction? Avec quel résultat? Que pense-t-elle de l'intention de l'Affaire Climat ASBL d'imposer une politique climatique plus ambitieuse par le biais des tribunaux?

Heeft de minister sinds haar aantreden aangestuurd op overleg met de vzw? Met welk resultaat? Wat denkt ze van de bedoeling van de vzw Klimaatzaak om via de rechtbank een ambitieuzer klimaatbeleid af te dwingen?

05.02 Zakia Khattabi, ministre (en néerlandais): Étant donné l'affaire judiciaire en cours, je dois me montrer prudente dans mes commentaires. L'ASBL Affaire climat estime que les autorités doivent éviter le changement climatique en réduisant de 55 % au moins les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030. Cette décision a été prise en décembre au niveau européen aussi. Le gouvernement fédéral soutient cet objectif européen et l'a repris dans l'accord de gouvernement. Je m'y attèle et nous engrangeons déjà des progrès,

05.02 Minister Zakia Khattabi (Nederlands): Gezien de lopende rechtszaak, moet ik voorzichtig zijn met commentaar. De Klimaatzaak vindt dat overheden klimaatverandering moeten vermijden door de broeikasgasemissies tegen 2030 met minstens 55 % te reduceren. Die beslissing werd in december ook op het Europese niveau genomen. De federale regering steunt die Europese doelstelling en heeft ze ook in het regeerakkoord opgenomen. Daar werk ik aan en we boeken al vooruitgang, onder meer met de investeringen in

notamment par les investissements dans le Plan national pour la reprise et la résilience et par des réformes qui sont dessinées en ce moment.

05.03 Kurt Ravyts (VB): La ministre n'a pas répondu à ma question de savoir pourquoi – en tant que ministre du climat d'un gouvernement avec un accord de gouvernement vert – elle n'a pas ouvert le dialogue avec cette ASBL.

L'incident est clos.

06 Question de Daniel Senesael à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "La cinquième session de l'Assemblée des Nations Unies pour l'environnement" (55014853C)

06.01 Daniel Senesael (PS): Le mois passé, s'est tenue la première partie de la cinquième session de l'Assemblée des Nations Unies pour l'environnement (UNEA-5), visant à déterminer les politiques environnementales mondiales et à développer le droit international de l'environnement. Une stratégie, un plan de travail et un budget pour les mesures de développement durable et l'apport de connaissances scientifiques et d'expertise aux gouvernements via le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) ont été décidés.

Quelle stratégie a-t-elle été définie et qu'implique-t-elle pour la politique belge? Pouvez-vous nous dire plus sur votre participation à l'UNEA-5 afin de suivre les résolutions relatives aux perturbateurs endocriniens?

06.02 Zakia Khattabi, ministre (en français): Je vous transmettrai mon discours lors de cette session. Notre pays et l'UE sont satisfaites de la stratégie 2022-2025 du PNUE, partenaire de la coopération belge. En 2020, plusieurs négociations internationales importantes comme la COP 15 de la Convention sur la diversité biologique, la COP 26 sur le changement climatique et la COP 15 de la Convention sur la lutte contre la désertification ont été suspendues. Ce sommet virtuel a maintenu l'élan pour de futurs accords sur l'environnement.

Le prochain Conseil européen informel sur l'environnement fera le bilan de l'UNEA-5. Les travaux de cette Assemblée nous permettent de mieux comprendre les liens et l'impact sur la santé et l'environnement des facteurs du changement climatique, de la perte de biodiversité, de la pollution et de la pandémie.

het Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht en met de hervormingen die nu uitgetekend worden.

05.03 Kurt Ravyts (VB): De minister antwoordt niet op mijn vraag waarom zij – als klimaatminister van een regering met een groen regeerakkoord – het gesprek met de vzw niet is aangegaan.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van Daniel Senesael aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De vijfde zitting van de United Nations Environment Assembly" (55014853C)

06.01 Daniel Senesael (PS): Vorige maand werd de eerste vergadering van de vijfde sessie van de United Nations Environment Assembly (UNEA-5) gehouden. De doelstelling was om het wereldwijde milieubeleid te bepalen en het internationaal milieurecht te ontwikkelen. Er werden beslissingen genomen over een strategie, een werkschema en een budget voor de maatregelen inzake duurzame ontwikkeling en het ter beschikking stellen van wetenschappelijke kennis en expertise aan de overheden via het VN-milieuprogramma (UNEP).

Welke strategie werd er bepaald en wat betekent die voor het Belgische beleid? Kunt u ons meer vertellen over uw deelname aan UNEA-5 zodat we kunnen volgen hoe het staat met de resoluties over hormoonverstoorders?

06.02 Minister Zakia Khattabi (Frans): Ik zal u de toespraak bezorgen die ik tijdens die vergadering heb gehouden. Ons land en de EU zijn tevreden over de strategie voor 2022-2025 van het UNEP, de Belgische samenwerkingspartner. In 2020 werden er verschillende belangrijke internationale onderhandelingen uitgesteld, waaronder de COP 15 bij het Verdrag inzake biologische diversiteit, de COP 26 over klimaatverandering en de COP 15 bij het Verdrag ter bestrijding van woestijnvorming. Deze virtuele top heeft de drive voor toekomstige milieuakkoorden gehandhaafd.

Tijdens de volgende informele vergadering van de Europese Raad Milieu zal de balans opgemaakt worden van UNEA-5. Dankzij de werkzaamheden van UNEA krijgen we een beter inzicht in de gevolgen voor de gezondheid en het milieu van de klimaatverandering, het verlies van biodiversiteit, verontreiniging en de pandemie en in de onderlinge verbanden tussen al die factoren.

Une gestion rationnelle des produits chimiques au long de leur cycle de vie est essentielle pour l'environnement et la santé humaine ainsi que pour limiter les coûts économiques, et réaliser les objectifs de développement durable.

À travers le programme PNUE, l'ONU s'est engagée à fixer des objectifs communs, à renforcer la coopération par des accords multilatéraux sur l'environnement et à s'aligner sur le cadre post-2020 de la biodiversité, des produits chimiques et des déchets.

L'UNEA augmente la visibilité de cette coopération et renforce le dialogue. L'UNEA-5 a été scindée en deux parties et la question des produits chimiques sera abordée lors d'une deuxième session, qui se tiendra à Nairobi du 28 février au 2 mars 2022.

06.03 Daniel Senesael (PS): Je vous soutiens concernant les liens tissés entre l'environnement et la santé humaine, qui méritent toute notre attention.

Concernant les accords multilatéraux, je vous invite à entretenir le dialogue et à apporter votre plein soutien à cette deuxième partie de l'UNEA à Nairobi, au cours de laquelle les produits chimiques, jouant un rôle important dans le système endocrinien, seront abordés.

L'incident est clos.

07 Question de Daniel Senesael à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "L'évolution du climat en zones urbaines" (55014854C)

07.01 Daniel Senesael (PS): Selon les dernières projections mondiales des climats urbains, le phénomène des îlots de chaleur risque de prendre de l'ampleur. Alors que la tendance est à la hausse de la population urbaine, la température moyenne des villes pourrait augmenter de 1,9 °C à 4,4 °C d'ici 2100. Enfin, l'humidité relative baisserait dans les villes en raison du nombre de surfaces imperméables limitant l'évaporation.

Votre note de politique générale évoque la "verdurisation" urbaine: où en est-on? Y a-t-il des projets en cours? Peut-on espérer d'autres initiatives dans le même sens?

07.02 Zakia Khattabi, ministre (en français):

Een rationeel beheer van de chemische producten gedurende hun hele levenscyclus is van essentieel belang voor het milieu en de menselijke gezondheid, alsook voor het beperken van de economische kosten en het verwezenlijken van de doelstellingen inzake duurzame ontwikkeling.

Via het UNEP-programma heeft de VN zich ertoe verbonden gemeenschappelijke doelstellingen vast te leggen, de samenwerking via multilaterale milieuovereenkomsten te versterken en zich aan te sluiten bij het post-2020-raamwerk voor biodiversiteit, chemische producten en afval.

De UNEA verhoogt de zichtbaarheid van die samenwerking en versterkt de dialoog. UNEA-5 werd in twee delen gesplitst en de kwestie van de chemische producten zal worden behandeld tijdens een tweede zitting, die van 28 februari tot 2 maart 2022 in Nairobi zal plaatsvinden.

06.03 Daniel Senesael (PS): Ik sluit me aan bij hetgeen u gezegd hebt over de verbanden tussen het milieu en de menselijke gezondheid, die onze volle aandacht verdienen.

Wat de multilaterale overeenkomsten betreft, vraag ik u de dialoog voort te zetten en uw volledige steun te verlenen aan dit tweede deel van de UNEA in Nairobi, tijdens welke de chemische producten, die een belangrijke rol in het endocrien systeem spelen, aan bod zullen komen.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van Daniel Senesael aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De klimaatrevolutie in stedelijke gebieden" (55014854C)

07.01 Daniel Senesael (PS): Volgens de jongste voorspellingen in verband met het klimaat in de steden bestaat het risico dat er zich steeds meer warmte-eilanden zullen vormen. Terwijl de stedelijke bevolking blijft groeien, zou de gemiddelde temperatuur van de steden tegen 2100 met 1,9 °C tot 4,4 °C kunnen stijgen. Ten slotte zou de relatieve luchtvochtigheid in de steden dalen ten gevolge van de vele ondoorlatende oppervlakken, waardoor er minder water kan verdampen.

In uw beleidsnota wordt er gewaagd van de 'vergroening' van de steden. Hoe staat het daarmee? Zijn er projecten aan de gang? Mag men andere initiatieven in die zin verwachten?

07.02 Minister Zakia Khattabi (Frans): De toename

L'amplification du stress thermique par les îlots de chaleur urbains est documentée. Selon une étude du Plan national d'adaptation au changement climatique, on passerait en cas de non-limitation de nos émissions de gaz à effets de serre à vingt-sept jours de canicule par an en 2050. Il y en aurait 41 jours dans les villes à cause des îlots de chaleur urbains et la mortalité y serait supérieure.

Nous devons tenir compte des 87 % de population urbaine en Belgique dans nos politiques. Lors de la révision du Plan d'action nationale Environnement-Santé, nous serons attentifs aux liens entre santé, environnement et changement climatique pour de nouvelles adaptations. La crise climatique et celle de la biodiversité sont liées, comme leurs solutions. Il est plus efficace de s'y attaquer conjointement.

Parmi nos engagements pour mettre en œuvre la Convention sur la diversité biologique, il y a le redéploiement du réseau bleu-vert dans et autour des villes. Il apportera des solutions durables aux îlots de chaleur, à la hausse des températures, à la perméabilité des sols, à la capture de carbone, etc. Le gouvernement fédéral participera à l'effort collectif en "verdurant", en intégrant la biodiversité dans les infrastructures fédérales et en utilisant des solutions basées sur la nature. Ces engagements seront pris, aux côtés des engagements des Régions, entreprises et des citoyens.

Les engagements de chacun permettront de reverdir nos villes et favoriseront la biodiversité, l'adaptation et l'atténuation des changements climatiques, la qualité de l'air et de la santé, la perméabilité des sols, etc.

07.03 Daniel Senesael (PS): Je salue votre volontarisme sur les engagements que la Belgique veut mettre en place quant au redéploiement du réseau bleu-vert, en adéquation avec le maintien et le développement de la biodiversité.

Ces îlots de chaleur sont inquiétants pour l'avenir. Le trio environnement, santé et changement climatique doit être mis en perspective avec la mortalité supérieure en cas d'augmentation de jours de canicule.

Vos engagements vont dans le bon sens!

van de hittestress door de vorming van warmte-eilanden is een gedocumenteerd fenomeen. Volgens het Belgisch Nationaal Adaptatieplan zou het aantal hittedagen in 2050 toegenomen zijn tot 27 per jaar als we onze broeikasgasuitstoot niet beperken. In de steden zou het aantal hittedagen met 41 per jaar nog hoger liggen door het warmte-eilandeffect, met een hogere mortaliteit tot gevolg.

We moeten in ons beleid rekening houden met de 87 % van de Belgen die in de steden wonen. Bij de herziening van het Nationaal Actieplan voor Milieu en Gezondheid (NEHAP) zullen we aandacht besteden aan het verband tussen gezondheid, milieu en klimaatverandering om nieuwe aanpassingen voor te stellen. De klimaatcrisis hangt samen met het verdwijnen van de biodiversiteit, en ook de oplossingen voor beide problemen staan met elkaar in verband. Het is efficiënter om beide crisissen tegelijk te tackelen.

Een van onze beleidsvoornemens voor de uitvoering van het Biodiversiteitsverdrag omvat de heraanleg van het groene en blauwe netwerk in en rond de steden. Dat zal een duurzame oplossing bieden voor het probleem van de warmte-eilanden, de temperatuurstijging, de doorlaatbaarheid van de bodem, het afvangen van CO₂, enz. De federale regering zal haar bijdrage leveren aan de collectieve inspanning door te 'vergroenen', door de biodiversiteit te integreren in de federale infrastructuur en door op de natuur gebaseerde oplossingen toe te passen. Deze verbintenissen zullen aangegaan worden naast het engagement van de Gewesten, bedrijven en burgers.

Dankzij de engagementen van iedereen kunnen we onze steden opnieuw vergroenen en worden de biodiversiteit, de adaptatie aan en de tempering van de klimaatverandering, de luchtkwaliteit en de kwaliteit van onze gezondheid, de doorlaatbaarheid van de bodem, enz. bevorderd.

07.03 Daniel Senesael (PS): Ik waardeer de daadkracht die u toont bij de engagementen die ons land wil nakomen op het stuk van de verdere ontwikkeling van het groene en blauwe netwerk in lijn met het behoud en de ontwikkeling van de biodiversiteit.

Die warmte-eilanden voorspellen niet veel goeds voor de toekomst. Het drieluik leefmilieu, gezondheid en klimaatverandering staat in verband met de hogere mortaliteit bij een toename van het aantal hittedagen.

Uw engagementen zijn een stap in de goede richting!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de Daniel Senesael à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "L'impact énergétique et environnemental du numérique" (55014860C)

08 Vraag van Daniel Senesael aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De impact op milieu- en energievlak van de digitale technologie" (55014860C)

08.01 Daniel Senesael (PS): D'après la Commission européenne, l'empreinte énergétique et environnementale du numérique représentait 5 à 9 % de la consommation mondiale d'électricité et 2 % des émissions de gaz à effet de serre. Ces émissions pourraient doubler en 2025 et les incidences sur l'environnement, tripler.

08.01 Daniel Senesael (PS): Volgens de Europese Commissie vertegenwoordigt de energetische en ecologische voetafdruk van de digitale technologie 5 tot 9 % van het wereldwijde elektriciteitsverbruik en 2 % van de broeikasgasuitstoot. Die uitstoot zou in 2025 kunnen verdubbelen. De milieu-impact zou kunnen verdrievoudigen.

Vous avez annoncé votre intention de demander à l'administration fédérale de l'Environnement une évaluation des effets de la production et de l'utilisation des produits ICT. Qu'en est-il aujourd'hui? Quels sont les engagements européens de la Belgique en la matière?

U antwoordde eerder dat u de federale milieuadministratie zou vragen de effecten van de productie en het gebruik van ICT-producten te evalueren. Hoe staat het daarmee? Welke Europese verbintenissen is ons land op dat vlak aangegaan?

Le plan de relance risque de renforcer les effets énergétiques et environnementaux du numérique. A-t-on évoqué cette question au gouvernement? Qu'en est-il ressorti?

Door het herstelplan dreigt de energetische en ecologische voetafdruk van de digitale technologie nog te vergroten. Heeft de regering dat probleem besproken? Wat is er daaruit voortgekomen?

08.02 Zakia Khattabi, ministre (*en français*): En février 2021, la filière belge de l'environnement a organisé une réunion sur le sujet. Les participants se sont penchés sur les conclusions du Conseil européen.

08.02 Minister Zakia Khattabi (*Frans*): In februari 2021 hebben de Belgische milieu-instanties daarover vergaderd. De deelnemers hebben de conclusies van de Europese Raad bestudeerd.

Les *data centers* consomment beaucoup d'énergie. L'un des principaux centres Google européen se trouve à Saint-Ghislain et l'enjeu est d'en limiter les pertes finales, mais il y a encore beaucoup à faire.

De datacenters verbruiken veel energie. Een van de grootste Europese centra van Google bevindt zich in Saint-Ghislain. Het is zaak de uiteindelijke verliezen te beperken, maar we hebben nog veel werk voor de boeg.

Le plan de relance prévoit un minimum de 20 % des investissements, qui contribuera à l'objectif de transition digitale. Je n'ai pas eu de contact avec le secrétaire d'État Michel, mais avec le cabinet de la ministre de la Fonction publique, porteuse de projets de développement de l'infrastructure numérique.

In het herstelplan staat dat minstens 20 % van de investeringen moet bijdragen aan de digitale transitie. Ik heb geen contact gehad met staatssecretaris Michel, maar wel met het kabinet van de minister van Ambtenarenzaken, die belast is met projecten in verband met de ontwikkeling van de digitale infrastructuur.

Le programme d'investissement du plan de relance doit soutenir le secteur privé dans la transition vers une économie et une société plus durable et résiliente; j'ai mis à disposition du secrétaire d'État Dermine l'expertise de l'Institut fédéral pour le développement durable.

Het investeringsprogramma van het herstelplan moet de privésector ondersteunen bij de transitie naar een economie en een samenleving die duurzamer zijn en meer veerkracht tonen. Ik heb de expertise van het Federaal Instituut voor Duurzame Ontwikkeling (FIDO) ter beschikking gesteld van staatssecretaris Dermine.

La transformation numérique des services gouvernementaux sera assortie d'initiatives de développement durable, par exemple l'intégration de critères de durabilité dans le contrat-cadre fédéral d'achat et location de PC en 2022, l'optimisation énergétique des centres de données du *cloud*, des critères écologiques pour les réseaux et le *hardware* et des critères de durabilité pour les *smartphones*.

Pour l'ensemble des autres marchés publics, numériques ou non, j'intègre, avec la ministre De Sutter, des éléments de durabilité grâce à l'expertise de l'Institut fédéral pour le développement durable.

08.03 Daniel Senesael (PS): Tout ceci me paraît positif, même s'il reste de progrès à accomplir et des contacts à établir. Je compte sur vous pour œuvrer à une transition numérique en adéquation avec le développement durable.

L'incident est clos.

09 Question de Daniel Senesael à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "Les émissions de gaz à effet de serre liées au béton et au ciment" (55014870C)

09.01 Daniel Senesael (PS): Le béton est le matériau le plus utilisé sur la planète. Les secteurs d'activité qui y ont recours seraient responsables de 4 à 8 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre. Près de la moitié de ces émissions serait générée par la production de ciment. L'eau utilisée dans la confection du béton représente 10 % de celle usitée dans l'industrie, dont les trois quarts dans des pays avec des problèmes d'approvisionnement.

Quel est votre avis sur la question? Que fait-on pour réduire ces chiffres, notamment à l'échelon européen?

09.02 Zakia Khattabi, ministre (en français): La production de ciment et de béton est une source importante de gaz à effet de serre. La demande mondiale étant en hausse, les émissions risquent d'augmenter, elles aussi. Toutefois, on peut limiter ces émissions. L'évolution technique a permis une baisse de celles-ci chez les producteurs de ciment belges. La conversion du secteur au processus de fabrication par voie sèche a permis de réduire considérablement l'énergie nécessaire à la production de ciment. Le recours à des déchets

De la digitale transformatie van de overheidsdiensten zal gepaard gaan met initiatieven inzake duurzame ontwikkeling, bijvoorbeeld het opnemen van duurzaamheidscriteria in het federale raamcontract voor de aankoop en de huur van pc's in 2022, energieoptimalisering van de datacenters van de cloud, ecologische criteria voor het netwerk en de hardware en duurzaamheidscriteria voor smartphones.

Voor alle andere overheidsopdrachten, al dan niet voor digitale technologie, stellen minister de Sutter en ikzelf duurzaamheidscriteria op aan de hand van de expertise van het FIDO.

08.03 Daniel Senesael (PS): Dit alles lijkt me positief, ook al moet er nog vooruitgang worden geboekt en moeten er nog contacten worden aangeknoopt. Ik reken op u om te blijven ijveren voor een digitale transitie die in overeenstemming is met de duurzame ontwikkeling.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van Daniel Senesael aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De beton- en cementgerelateerde broeikasgasuitstoot" (55014870C)

09.01 Daniel Senesael (PS): Beton is het meest gebruikte materiaal ter wereld. De bedrijfssectoren die er gebruik van maken zijn naar schatting verantwoordelijk voor 4 tot 8 % van de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen. Bijna de helft van die uitstoot zou veroorzaakt worden door de cementproductie. Het water dat gebruikt wordt voor het vervaardigen van beton vertegenwoordigt 10 % van de totale hoeveelheid water die gebruikt wordt in de industrie, waarvan driekwart in landen met voorraadsproblemen.

Wat is uw mening over deze kwestie? Wat kan men doen om die cijfers omlaag te krijgen, met name op Europees niveau?

09.02 Minister Zakia Khattabi (Frans): De cement- en betonproductie is een belangrijke bron van broeikasgassen. Aangezien de vraag wereldwijd toeneemt, dreigt de uitstoot ook toe te nemen. Toch kan men die uitstoot beperken. Technische ontwikkelingen hebben het mogelijk gemaakt de uitstoot bij de Belgische cementproducenten te doen dalen. Dankzij de omschakeling van de sector naar een droog productieproces kon de energie die nodig is voor de cementvervaardiging aanzienlijk gereduceerd worden. De CO₂-uitstoot

comme combustible a permis de réduire les émissions de CO₂. Des alternatives en cours de développement laissent espérer de nouvelles réductions d'émissions.

Enfin, l'évolution vers une économie circulaire et biosourcée tendra à créer des produits et des infrastructures bien plus économes en ciment.

Le système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne (ETS) régule les émissions de la production de ciment. Leur prix augmentera au fil des ans parallèlement à l'abaissement du plafond d'émissions autorisées. L'objectif est de favoriser une production et des technologies bas carbone. Un mécanisme d'ajustement aux frontières sera discuté au niveau européen cette année afin de compléter l'ETS et touchera probablement la production de ciment.

Par ailleurs, le nouveau plan d'action européen pour une économie circulaire et la stratégie industrielle européenne sont deux éléments clés du Pacte vert européen visant à décarboner et moderniser les secteurs industriels à haute intensité CO₂. Le ciment est un des produits prioritaires du plan d'action pour une économie circulaire, choisis à cause de leur impact environnemental et de leur potentiel de circularité. C'est aussi l'un des secteurs pour lesquels l'Union européenne veut développer de nouveaux processus industriels et technologies. La révision de la directive européenne sur les émissions industrielles est à l'agenda cette année.

09.03 Daniel Senesael (PS): Je remercie la ministre pour l'état des lieux, les perspectives et prospectives, et sa volonté de s'inscrire dans la stratégie européenne de développement industriel. C'est essentiel pour la sauvegarde de l'environnement.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 55014879C de Mme Hanus et 55014935C de Mme Jadin sont transformées en questions écrites.

10 Question de Christophe Bombled à Zakia Khattabi (Climat, Environnement, Développement durable et Green Deal) sur "La hausse des émissions de CO₂" (55015011C)

10.01 Christophe Bombled (MR): En 2020, les émissions de gaz à effet de serre ont diminué de

kon verminderd worden door afval te gebruiken als brandstof. Andere alternatieven zijn nog in volle ontwikkeling en zij zijn hoopgevend voor verdere uitstootverminderingen.

Ten slotte zal de evolutie in de richting van een circulaire economie op basis van biologische grondstoffen leiden tot de vervaardiging van producten en infrastructuur waarvoor er heel wat minder cement nodig is.

Het systeem van de emissiehandel van de Europese Unie (ETS) regelt de uitstoot van de cementproductie. De prijs van de quota zal jaarlijks stijgen, terwijl het plafond voor de maximale uitstoot jaarlijks zal dalen. Het is de bedoeling om koolstofarme productieprocessen en technologieën te bevorderen. Een koolstofcorrectie aan de grens zal dit jaar op het Europese niveau besproken worden om het ETS-systeem te vervolledigen en zal waarschijnlijk van toepassing zijn op de cementproductie.

Overigens zijn het nieuwe actieplan voor een circulaire economie en de Europese industriestrategie twee aspecten van de Europese Green Deal, waarmee men de koolstofintensieve industrietakken koolstofarm wil maken en wil moderniseren. Cement is één van de prioritaire producten in het actieplan voor een circulaire economie, die gekozen werden wegens hun impact op het milieu en hun potentieel hergebruik in de kringlooeconomie. Het is ook één van de sectoren waarvoor de Europese Unie nieuwe industriële processen en technologieën wil ontwikkelen. De herziening van de Europese richtlijn inzake industriële emissies staat dit jaar op de agenda.

09.03 Daniel Senesael (PS): Ik dank de minister voor de stand van zaken, de vooruitzichten en haar bereidheid om zich in te passen in de Europese strategie voor industriële ontwikkeling. Dat is essentieel voor de bescherming van het milieu.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 55014879C van mevrouw Hanus en 55014935C van mevrouw Jadin worden omgevormd in schriftelijke vragen.

10 Vraag van Christophe Bombled aan Zakia Khattabi (Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal) over "De stijging van de CO₂-uitstoot" (55015011C)

10.01 Christophe Bombled (MR): In 2020 is de broeikasgasuitstoot met 7 % gedaald als gevolg van

7 %, suite au confinement. Mais, en décembre 2020, elles dépassaient à nouveau le niveau de décembre 2019.

Cinq ans après l'Accord de Paris et à quelques mois de la COP 26, comment analysez-vous les études récentes? Quelles sont les initiatives belges et européennes pour préparer ce sommet? Quel est le calendrier pour les prises de position belge et européenne?

10.02 Zakia Khattabi, ministre (*en français*): Ne croyons pas qu'après la baisse temporaire des émissions au début 2020, nous serions sur la bonne voie pour nos ambitions climatiques! Le changement climatique résulte de l'accumulation de gaz à effet de serre au cours des dernières décennies. Nous devons nous engager dans la voie de la neutralité climatique pour 2050.

À l'échelle nationale et européenne, nous souscrivons à une réduction de 55 % pour 2030. L'organisation de notre société après le coronavirus sera capitale. Nous avons mis le plan de relance à profit dans cette perspective.

Pour la COP 26, je renvoie au rapport intermédiaire de l'ONU sur les contributions nationales dans l'Accord de Paris. Moins de la moitié des pays représentant 30 % des émissions mondiales ont soumis une nouvelle contribution. Les nouvelles, un peu plus ambitieuses, sont loin de se conformer au scénario du GIEC, qui prévoit de limiter le réchauffement à 1,5 °C.

L'Union européenne doit donc peser de tout son poids pour que tous les pays proposent une contribution ambitieuse et conforme aux objectifs de Paris pour le 30 juillet 2021 au plus tard.

Mes collègues européens et moi-même suivons de près ces développements dans la perspective de la COP 26. J'aborde cette question dans tous mes contacts bilatéraux. Un calendrier des préparatifs de la COP 26 est attendu dans les prochaines semaines. Le Bureau de la COP, CMP et CMA a décidé, le 25 février, que les sessions de Bonn ne pourront pas se dérouler en présentiel. Un calendrier sera établi pour les consultations et les discussions techniques. Nous pourrions ensuite mieux nous organiser.

de lockdown. In december 2020 lag de uitstoot alweer hoger dan het niveau in december 2019.

Hoe analyseert u de recente studies, vijf jaar na het klimaatakkoord van Parijs en enkele maanden vóór de COP 26? Welke initiatieven worden er op het Belgische en Europese niveau ontwikkeld ter voorbereiding van deze top? Wat is het tijdspad voor de bepaling van het Belgische en het Europese standpunt?

10.02 Minister Zakia Khattabi (*Frans*): Laten we niet denken dat we na de tijdelijke daling van de uitstoot begin 2020 op de goede weg zijn om onze klimaatambities te vervullen! De klimaatverandering is het gevolg van de enorme toename van broeikasgassen in de voorbije decennia. We moeten werk maken van klimaatneutraliteit tegen 2050.

Op nationaal en Europees niveau steunen we een daling met 55 % tegen 2030. De organisatie van onze samenleving in het postcoronatijdperk zal cruciaal zijn. Daarvoor hebben we nuttig gebruikgemaakt van het herstelplan.

Wat de COP 26 betreft, verwijs ik naar het tussentijdse verslag van de VN over de nationaal vastgelegde bijdragen in het kader van het Akkoord van Parijs. Minder dan de helft van de landen, die samen 30 % van de wereldwijde uitstoot vertegenwoordigen, hebben een nieuwe bijdrage ingeleverd. De nieuwe bijdragen geven dan wel blijk van iets meer ambitie, maar voldoen nog helemaal niet aan het IPCC-scenario, waarin de opwarming beperkt wordt tot 1,5 °C.

De Europese Unie moet dus haar volle gewicht in de schaal werpen opdat alle lidstaten uiterlijk op 30 juli 2021 een ambitieuze bijdrage voorstellen, in lijn met de doelstellingen van het Akkoord van Parijs.

In het vooruitzicht van de COP 26 volgen mijn Europese ambtgenoten en ikzelf deze ontwikkelingen van nabij op. In al mijn bilaterale contacten breng ik dit onderwerp ter sprake. Een tijdspad voor de voorbereidende werkzaamheden voor de COP 26 wordt de komende weken verwacht. Het Bureau van de COP, CMP en CMA heeft op 25 februari beslist dat de Bonn-sessies niet in de vorm van fysieke vergaderingen kunnen plaatsvinden. Voor de raadplegingen en de technische discussies zal er een tijdspad worden opgesteld. Daarna zullen we onze werkzaamheden beter kunnen plannen.

10.03 **Christophe Bombled** (MR): La récente hausse des émissions de CO₂ est un sérieux avertissement que la transition mondiale vers les énergies propres n'est pas encore au rendez-vous. Si le rebond économique post-corona se produit, et en l'absence de changement majeur des politiques dans les plus grandes économies de la planète, les émissions mondiales augmenteront. La COP 26 sera décisive. Il faudra y réaffirmer les positions belge et européenne.

L'incident est clos.

La discussion des questions se termine à 11 h 14.

10.03 **Christophe Bombled** (MR): De recente verhoging van de CO₂-uitstoot is een ernstige waarschuwing dat de wereldwijde transitie naar schone energie vooralsnog uitblijft. Als de economie na de coronacrisis weer helemaal opleeft en er geen grote veranderingen worden doorgevoerd in het beleid van de grootste economieën van de wereld, zal de wereldwijde CO₂-uitstoot blijven stijgen. De COP 26 zal van doorslaggevend belang zijn. We zullen het Belgische en het Europese standpunt daar opnieuw moeten bevestigen.

Het incident is gesloten.

De behandeling van de vragen eindigt om 11.14 uur.