

COMMISSIE VOOR HET
BEDRIJFSLEVEN, HET
WETENSCHAPSBELEID, HET
ONDERWIJS, DE NATIONALE
WETENSCHAPPELIJKE EN
CULTURELE INSTELLINGEN, DE
MIDDENSTAND EN DE
LANDBOUW

van

WOENSDAG 30 APRIL 2008

Voormiddag

COMMISSION DE L'ECONOMIE,
DE LA POLITIQUE SCIENTIFIQUE,
DE L'EDUCATION, DES
INSTITUTIONS SCIENTIFIQUES
ET CULTURELLES NATIONALES,
DES CLASSES MOYENNES ET DE
L'AGRICULTURE

du

MERCREDI 30 AVRIL 2008

Matin

De vergadering wordt geopend om 10.29 uur en voorgezeten door de heer Bart Laeremans.

01 **Vraag van de heer Christian Brotcorne aan de minister van Klimaat en Energie over "de plannen voor een kilometerheffing" (nr. 4312)**

01.01 **Christian Brotcorne** (cdH): In navolging van Vlaanderen en Brussel heeft Wallonië zich bij monde van de Waalse minister-president uitgesproken voor een variabele kilometerheffing voor voertuigen. Dankzij de nieuwe technieken zou de fiscale belasting aldus aan een aantal variabelen kunnen worden aangepast – een systeem dat in Duitsland, Nederland en het Groothertogdom Luxemburg reeds voor het vrachtverkeer over de weg bestaat. Als België zich bij die landen aansluit, zal dat misschien tot de invoering van een Europese norm aanzetten.

Welke rol zal de federale overheid in dit dossier spelen?

Wordt er met onze buurlanden overleg gepleegd?

Hebben die landen plannen in verband met het personenverkeer over de weg?

Zou die innovatieve belastingheffing niet op Europees niveau geharmoniseerd kunnen worden?

01.02 Minister **Paul Marnette** (*Frans*): Er vindt wel degelijk overleg plaats op het niveau van de Benelux maar aangezien het een gewestelijke bevoegdheid betreft, neem ik er niet aan deel.

Op Europees niveau bespreekt de Ecofin-Raad momenteel een voorstel voor een richtlijn betreffende een belastingregeling waarin de CO₂-uitstoot van wagens zou worden opgenomen. De minister van Financiën kan u daar meer over vertellen.

Dit onderwerp zal ook worden besproken tijdens de Lente van het leefmilieu.

01.03 **Christian Brotcorne** (cdH): Misschien kan de federale overheid ageren op Europees niveau, waar een harmonisatie wenselijk zou zijn.

Uw bijdrage zou even interessant kunnen zijn als die van uw collega's Reynders en Schouppe.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Marie-Martine Schyns aan de minister van Klimaat en Energie over "het nacht- en weekendtarief voor elektriciteit" (nr. 4907)

02.01 Marie-Martine Schyns (cdH): Ik kom terug op een mondelinge vraag van mijn voorganger, de heer Melchior Wathelet, in verband met het nacht- en weekendtarief voor elektriciteit. Hij had gevraagd of het mogelijk was dat nacht- en weekendtarief ook op de feestdagen van toepassing te maken. U heeft geantwoord dat u de CREG een advies zou vragen. Heeft u dat advies inmiddels ontvangen?

02.02 Minister Paul Magnette (Frans): Op 6 maart jongstleden heeft de CREG de volgende opmerkingen gemaakt. Ten eerste zou de uitbreiding van het nachttarief tot de feestdagen een zeer beperkte impact hebben: 150 uren per jaar, wat neerkomt op 1,72 procent van de totale periode over een jaar, wat ongetwijfeld weinig aantrekkelijk zou zijn. De netbeheerders en de leveranciers zouden gegarandeerd het lichte inkomstenverlies dat daardoor ontstaat, via een tariefverhoging willen compenseren. In dat geval zouden we er moeten op toezien dat de verbruikers met een eenvoudige meter niet benadeeld worden en dat enkel de tarieven van de bezitters van een tweevoudige meter eventueel zouden aangepast worden.

Eerstdaags zal er een nieuw koninklijk besluit moeten worden goedgekeurd, gestoeld op de wet van 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt, teneinde het noodzakelijke raamwerk te creëren voor de vastlegging van de meerjarentarieven voor de exploitatiejaren 2009 tot 2012. Ik zal erop toezien dat dit nieuwe besluit de mogelijkheid biedt om het nachttarief tot de wettelijke feestdagen uit te breiden, teneinde de verschuiving van het elektriciteitsverbruik van de piek- naar de dalperiodes aan te moedigen.

Die maatregel zal in vergelijking met de uitbreiding van het nachttarief naar het weekend slechts een geringe impact hebben, maar kan een gunstige invloed hebben op de werking van de netten en vooral op de productie.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Christian Brotcorne aan de minister van Klimaat en Energie over "de schadelijke uitstoot van dieselmotoren" (nr. 4461)

03.01 Christian Brotcorne (cdH): Volgens de *Vlaamse Automobilistenbond* (VAB) voert de regering een contraproductief beleid door de aankoop aan te moedigen van voertuigen met lage CO₂-uitstoot. Er zijn immers steeds meer dieselveertuigen, die zich in dit geval bevinden, en die zelden uitgerust zijn met roetfilters (een op zeven in 2007). Zij zijn dus de oorzaak van de uitstoot die schadelijk is voor de gezondheid. Zou het niet raadzaam zijn twee vliegen in een klap te vangen en de stimuli aan te passen zodat de roetfilters algemeen gangbaar worden? Met de aanzienlijke bedragen die worden uitgegeven voor de wagen kan men een inspanning doen voor het milieu, een materie waar de bevolking steeds gevoeliger voor wordt.

Wat zijn de gevolgen van het stijgend aantal dieselveertuigen in omloop op het milieu en de volksgezondheid? Is de regering van plan dieselmotoren met roetfilters aan te moedigen? Bestaan er specifieke verplichtingen voor de vrachtwagens? Heeft u informatie over projecten voor Europese regelgeving tegen 2011?

Een vertegenwoordiger van de FOD Financiën in uw Lente van het milieu lijkt me een goed idee, want fiscaliteit is een belangrijke tool in een milieubeleid.

03.02 Minister Paul Magnette (Frans): Dieselmotoren vormen inderdaad een probleem voor de gezondheid en het milieu. We moeten zowel de vervuilingsspieken als de structurele achtergrondvervuiling aanpakken.

Ik verbind me er daarom toe het bestaande beleid bij te sturen en een plan voor de lucht uit te werken, om zowel de uitstoot te verminderen als de belasting van het milieu door sectoren en deelsectoren die we als federale overheid kunnen beïnvloeden. Ik denk met name aan maatregelen om de penetratiegraad van roetfilters versneld op te trekken of om de eigenaars van de oudste wagens er, via een rechtstreeks krediet,

toe aan te zetten deze te vervangen.

De herziening van de milieueigenschappen van diesel om te voldoen aan de nieuwe vereisten van de motoren en van de zuiveringssystemen is een doeltreffende maatregel. Wat het gebruik van de wagen in de stad betreft, kan worden gedacht aan alternatieve voertuigen en brandstoffen. De in Europa ingeschreven vrachtwagens moeten de Euro-uitstootnormen in acht nemen. De uitstootnorm voor fijn stof is tussen 1993 en nu met 6 procent gedaald (van Euro 1 naar Euro 4). Voor nieuwe voertuigen gelden de Euronormen voor vervuilende stoffen. De Euro 5 – norm vermindert de toegelaten uitstoot voor alle voertuigen tegen 2011 met 80 procent.

03.03 Christian Brotcorne (cdH): Ik dank de minister voor zijn bemoedigende woorden, ook al verwijzen ze naar vaststellingen of zelfs naar studies. Die zijn immers onontbeerlijk om tot doeltreffende oplossingen te kunnen komen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Christian Brotcorne aan de minister van Klimaat en Energie over "de energieveiligheid" (nr. 4649)

04.01 Christian Brotcorne (cdH): Volgens Elia werd er tijdens de eerste week van april een recordhoeveelheid elektriciteit (tot 29 procent) ingevoerd, hoofdzakelijk uit Frankrijk en Nederland. Die vaststelling valt dan wel te verklaren door de tijdelijke onbeschikbaarheid van sommige centrales, ze toont ook aan dat België in sommige omstandigheden erg afhankelijk is van het buitenland. De Fransen laten zich alleen nog in erg wollige termen uit over het fameuze gouden aandeel in de toekomstige GDF-Suezgroep, dat nochtans aan België was beloofd toen Electrabel in 2006 in Franse handen overging. Het onderwerp werd besproken tijdens de ontmoeting van onze premier met zijn Franse ambtgenoot op 4 april jongstleden, welgeteld één dag na die recordinvoer – een toevalligheid die u wellicht zal verbazen.

Heeft België afgezien van het idee van een bevoorrecht aandeel, waardoor het een vetorecht zou verwerven in de groep die de elektriciteitscentrales op zijn grondgebied zal overkoepelen? Zijn er andere middelen om de strategische belangen van ons land op het stuk van de elektriciteitsvoorziening te vrijwaren? Lijkt het u strategisch verantwoord om regelmatig elektriciteit in te voeren? Bestaan er rampscenario's ter zake? Wat gebeurt er indien onze buurlanden getroffen worden door een natuurramp of opeenvolgende pannes?

04.02 Minister Paul Magnette (Frans): Er werd inderdaad vastgesteld dat begin april grote hoeveelheden elektriciteit werden ingevoerd, op een ogenblik waarop heel wat installaties voor elektriciteitsproductie werden gereviseerd of om een andere reden onbeschikbaar waren. Het ging dus om een eenmalige gebeurtenis, hoewel anderzijds moet worden vastgesteld dat de hoeveelheid ingevoerde elektriciteit gestaag toeneemt. Die verbeterde elektriciteitsuitwisseling tussen de Europese landen is een van de belangrijkste uitdagingen waar we voor staan met het oog op de totstandkoming van een echte regionale elektriciteitsmarkt, op het niveau van Centraal-West-Europa. Die ontwikkeling werkt de concurrentie in de hand, ook op de Belgische markt.

Dankzij een *golden share* in de toekomstige groep GDF-Suez kunnen we onze elektriciteitsbevoorrading veilig stellen middels productie-installaties op het Belgische grondgebied. De ministerraad heeft bevestigd dat daartoe alle nodige maatregelen zouden moeten worden genomen. Bij uitzondering en onder strikte en door het Europese Hof van Justitie aanvaarde voorwaarden zou België zodoende kunnen reageren tegen industriële beslissingen die gericht zijn tegen installaties voor elektriciteitsproductie op Belgische bodem.

De ministerraad heeft beslist een forum voor informatie-uitwisseling en overleg op te richten tussen de Belgische Staat en Frankrijk, enerzijds, en tussen de Belgische Staat en de fusiegroep GDF-Suez, anderzijds.

In samenwerking met het Federaal Planbureau legt mijn administratie de laatste hand aan de toekomstgerichte studie Elektriciteit 2008-2017, waarin een raming gebeurt van de evolutie van de vraag naar elektriciteit en wordt nagegaan welke productiemiddelen in het licht daarvan noodzakelijk zijn. De

ontwerpstudie zal eerdaags het voorwerp uitmaken van een milieueffectenstudie en van een raadplegings- en adviesprocedure.

De bedoeling is na te gaan in hoeverre er een risico op ontoereikende bevoorrading bestaat. Wanneer we zicht hebben op de productiemiddelen die op middellange termijn nodig zijn, kunnen ook de investeringen worden gepland. In geval de markt niet passend op de toestand zou reageren, is de overheid gemachtigd een offerteaanvraag uit te schrijven.

De transmissienetbeheerder kan alle nodige maatregelen met het oog op de evenwichtige ontwikkeling van het net, en dus op het veiligstellen van de bevoorradingszekerheid nemen. Indien die maatregelen onvoldoende zouden blijken, kan de overheid in laatste instantie gebruik maken van een afschakelplan. De elektriciteitsproducenten nemen in het kader van deze regeling hun verantwoordelijkheid op.

04.03 Christian Brotcorne (cdH): Wat dat "*golden share*" betreft, is er vandaag nog niets verworven. Is het de eerste minister die die onderhandeling zal voeren of bent u diegene die de besprekingen met GDF-Suez moet afwikkelen?

De ervaring op het stuk van energie leert dat er niet noodzakelijk een verband bestaat tussen concurrentie en potentiële prijsdalingen of een gegarandeerde continuïteit van de energievoorziening. Voorzichtigheid blijft geboden.

Het ware interessant om over de resultaten van die studie te kunnen beschikken en daarover in de commissie een debat te kunnen voeren.

04.04 Minister Paul Magnette (Frans): Ik denk dat de vrije mededinging geen mirakeloplossing is en ik geef de voorkeur aan reguleringsmethoden.

De onderhandelingen over het "*golden share*" worden parallel door de eerste minister en mezelf gevoerd. De contacten op hoog niveau vinden evenwel plaats onder de leiding van de eerste minister.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer **Christian Brotcorne** aan de minister van Klimaat en Energie over "**het aanmoedigen van de productie van agrobrandstoffen**" (nr. 4817)

- mevrouw **Thérèse Snoy et d'Oppuers** aan de minister van Klimaat en Energie over "**de ontwikkeling van de agrobrandstoffen in het licht van de voedselcrisis**" (nr. 4827)

05.01 Christian Brotcorne (cdH): In verschillende landen uit het Zuiden zijn recent hongerrellen uitgebroken. De laatste analyse van de FAO wijst op de groeiende impact van biobrandstoffen, waarvan de ontwikkeling de spanningen op de markten vergroot en prijsverhogingen in de hand werkt. Bovendien verkeren de arme landen die graan aankopen om hun bevolking van voedsel te voorzien in een zwakke positie ten opzichte van de landen die graan invoeren om brandstoffen te produceren. Na een ontmoeting met de voorzitter van de Europese Commissie heeft onze eerste minister zijn bedenkingen geuit ten opzichte van het idee om in een situatie van relatieve voedselschaarste levensmiddelen als grondstof voor de productie van brandstoffen te gebruiken.

Heeft België in deze een officieel standpunt vastgelegd? Moet, gelet op de voedselsituatie in de wereld, nog steun worden verleend aan de productie van biobrandstoffen? Hoe is de productie in ons land geëvolueerd? Hoe werkt de subsidieregeling? Welke bedragen worden daaraan besteed? Is de rendabiliteit voor de verschillende betrokkenen binnen de sector bekend? Werden er langetermijnverbintenissen aangegaan ten opzichte van de landbouwsector en van de industriële die in deze productiekolom hebben geïnvesteerd? Beschikt u over cijfers met betrekking tot de CO₂-balans van de biobrandstoffen die in ons land worden geproduceerd? Zal dat debat in het kader van de Lente van het Leefmilieu worden gevoerd? Wat is de ingesteldheid van de Europese partners in deze kwestie? Is het debat binnen de Europese Raad voor Energie geopend?

Voorzitter: de heer Philippe Henry.

05.02 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): In een internationaal verslag dat op 21 april 2008 bekend is gemaakt door de FAO, het PVNO, de WGO, de UNESCO en het MPVN worden de uitdagingen op het gebied van de landbouw onder de loep genomen. Het gaat herbij o.a. om de biobrandstoffen, de ggo's, de knowhow inzake landbouw en de klimaatverandering. Ik neem aan dat u onder meer van dit verslag uitgaat bij het uitstippelen van uw beleid.

In het verslag legt Guilhem Calvo de nadruk op de schadelijke effecten van bio-energie: niet alleen worden hierdoor gronden die voor voeding bestemd zijn, oneigenlijk gebruikt maar voor de productie van bio-energie zijn er ook grote hoeveelheden water vereist. Jean Ziegler, bijzondere rapporteur van de Verenigde Naties, heeft geen blad voor de mond genomen. Hij verklaarde dat de massale productie van biobrandstoffen nu een "misdaad tegen de menselijkheid" is, aangezien zij leidt tot een forse stijging van de prijzen van voedingsmiddelen. Marianne Lefort, die een hoofdstuk van dat verslag schreef, is van mening dat de Europese Unie haar beleid inzake biobrandstoffen absoluut moet herzien. Denkt u dat de doelstelling van 10 procent biobrandstoffen die de Europese Unie handhaaft, nog aanvaardbaar is, gelet op de tegenstelling tussen voedingsbehoeften van de landen uit het Zuiden en de energiebehoeften van de rijke landen? Welk deel van de productie moeten de Lidstaten voor hun rekening nemen als zij niet willen afhankelijk van ingevoerde producten, wetende dat die nadelig zijn voor de voedingsbehoeften van de landen uit het Zuiden, en dit in de veronderstelling dat die doelstelling wordt gehandhaafd? Wat denkt u van het door o.a. Belgische ngo's geformuleerd verzoek voor het instellen van een moratorium, in afwachting van de uitwerking van een geldig certificeringssysteem? Is het realistisch om te wachten tot wanneer er zo'n certificeringssysteem zal zijn uitgewerkt?

05.03 Minister Paul Magnette (Frans): België is het eerste land dat de overige lidstaten van de COREPER in februari 2007 op de risico's van dit dossier heeft gewezen. Tijdens de laatste Europese Energieraad waaraan ik heb deelgenomen, heb ik eraan herinnerd hoeveel belang we hechten aan een strikt systeem van duurzaamheidscriteria dat niet alleen milieu- maar ook sociale aspecten bevat. Sindsdien is het Belgische standpunt niet veranderd.

In het kader van de Europese doelstelling van tien procent biobrandstoffen tegen 2020, ondersteunt België de ontwikkeling van zogenaamde biobrandstoffen van de tweede generatie die grotendeels uit afval worden gewonnen. Het gaat hierbij om stedelijk, landbouw- en bosafval. Voor deze brandstoffen zullen dezelfde Europese duurzaamheidscriteria gelden als voor de biobrandstoffen van de eerste generatie.

Mijns inziens moeten de berichten in de media worden genuanceerd, aangezien er tal van parameters zijn die bijdragen tot de vermindering van de voedselvoorraden, de stijging van de prijzen en de ontwrichting van de markten. De biobrandstoffen zijn niet verantwoordelijk voor de algemene crisis die we vandaag doormaken. De toenemende vraag naar landbouwgrondstoffen vanwege groeielanden zoals China en India is een belangrijke factor. Ook de speculatie en de sterke daling van de landbouwproductie en -opbrengst in sommige regio's in de wereld spelen een belangrijke rol.

Wat betreft de hoeveelheden biobrandstoffen die in België worden vermarkt, werd er in 2006 1.100 m³ koolzaadmethylester of biodiesel ter consumptie aangeboden. In 2007 steeg dat cijfer tot 117.000 m³, wat een marktaandeel van 1 procent van de verkochte brandstoffen vertegenwoordigt. De productie-eenheden voor ethanol zijn nog in aanbouw. De meeste geavanceerde zouden tegen het einde van het eerste semester van 2008 operationeel moeten zijn en de laatste in het beste geval tegen eind 2008. De operatoren die fossiele brandstoffen met biobrandstoffen vermengen, kunnen aanspraak maken op een lager accijnstarief aan de pomp. In België worden er geen begrotingsmiddelen uitgetrokken voor de promotie van biobrandstoffen. De erkende biodieselsoorten worden initieel vervaardigd uit negentig procent biomassa van Europese oorsprong en minder dan tien procent palm- of sojaolie en gerecyclede frituurolie. Rekening houdend met een incorporatie van vier procent is er 4.700 m³ palmolie nodig, wat met de productie van tweehonderd hectaren overeenstemt.

Er werden nog geen studies uitgevoerd maar het spreekt voor zich dat de prijsstijging van de landbouwproducten een forse belemmering vormt voor de ontwikkeling van de productieketen van biobrandstoffen van de eerste generatie. Het criterium van de CO₂-uitstoot was doorslaggevend bij de toekenning van de van belasting vrijgestelde quota aan de diverse producenten. In dat opzicht is de wet van 2006 baanbrekend geweest in Europa, aangezien ze voorzag in de duurzaamheidscriteria die Europa thans

ontwikkelt.

Bij ons is er een monitoring van de werking van de installaties voorzien. Het probleem van de duurzaamheidscriteria voor de biobrandstoffen zal besproken worden in het kader van de Lente van het leefmilieu, zowel vanuit het oogpunt van de klimaatsveranderingen als vanuit dat van het verlies aan biodiversiteit. In het kader van de doelstelling van de 10% biobrandstoffen in 2020 ondersteunen de lidstaten en de Europese commissie de ontwikkeling van biobrandstoffen van de tweede generatie tegen 2015. Net zoals de publieke opinie en ook het Europees parlement zijn ze bewust van de huidige controverse daaromtrent. Voor het ogenblik spitst de discussie zich echter toe op het uitwerken van een strikt systeem van duurzaamheidscriteria en nog niet op de mogelijkheid van het instellen van een moratorium, een gewichtige beslissing die een opschorting van de huidige wetgeving met zich mee zou brengen. Dat debat wordt gevoerd binnen de Europese raad Energie en de Europese raad Leefmilieu, waar ik zitting in heb, en de Belgische standpunten maken nog altijd het voorwerp uit van overleg. De Europese raad van ministers van maart 2007 heeft de doelstelling van 10% biobrandstoffen naar voren geschoven. België ondersteunt die doelstelling, die moet gezien worden in het kader van de productie van 20% hernieuwbare energie. België en de Raad hebben die doelstelling van 10% aan drie strenge voorwaarden onderworpen: het beheersen van onze mobiliteit en de verbetering van de energie-efficiëntie van de voertuigen, het op punt stellen van duurzaamheidscriteria en de ontwikkeling van biobrandstoffen van de tweede generatie.

05.04 Christian Brotcorne (cdH) : U verwijst naar beginselen waar ik volledig achter sta: de voedselveiligheid en -soevereiniteit van de producerende landen, de duurzaamheidscriteria. In 2006 speelden wij een voortrekkersrol en dat kunnen wij morgen ook nog door er bij de andere EU-landen op aan te dringen om van deze biobrandstoffen van de tweede generatie daadwerkelijk de norm te maken.

05.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): De eerste vraag die men zich moet stellen, is hoe men de productie van broeikasgassen kan verlagen en het energieverbruik kan terugschroeven. Ik hoop dat België een voortrekkersrol zal spelen met betrekking tot de richtlijn door de constructeurs te verplichten de CO₂-uitstoot op korte termijn te verminderen. De blokkering door Frankrijk en Duitsland is onaanvaardbaar. Het verminderen van onze vraag zou de aanzet kunnen geven voor een oplossing.

Het probleem moet in zijn geheel worden bekeken, zowel wat de biobrandstoffen betreft die de landen uit het Zuiden ertoe aanzetten te speculeren ten nadele van hun bevolking, als wat de productie van soja of maïs betreft die worden uitgevoerd om ons vee te voederen.

In het kader van de huidige onderhandelingen binnen de WHO, hoop ik dat België zich zal scharen aan de zijde van de pioniers die de principes van de landbouwsteun en de voedselsoevereiniteit verdedigen tegenover de volledige liberalisering.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Tinne Van der Straeten aan de minister van Klimaat en Energie over "de groep van experts aangeduid om het probleem te onderzoeken van groene stroom die niet op het net kan worden aangesloten" (nr. 4591)

- de heer Willem-Frederik Schiltz aan de minister van Klimaat en Energie over "de aanpassing van de distributienetten aan de groene stroom" (nr. 4668)

06.01 Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!): Volgens distributienetbedrijf Eandis raakt het huidige distributienet stilaan verzadigd en is er nog nauwelijks ruimte voor groene stroom op het net. De minister zou op de hoogte zijn van dit probleem en hij zou een groep deskundigen aangesteld hebben om dit te onderzoeken.

Wie zetelt er in deze groep deskundigen, wat is hun opdracht en tegen wanneer zouden zij hierover rapport uitbrengen? In hoeverre zijn deze deskundigen verbonden met de in uitvoer zijnde prospectieve studie? Wat is de stand van zaken van die studie? Is de ontwerp tekst reeds klaar? Heeft de minister hierover de netbeheerder, de interdepartementale commissie voor duurzame ontwikkeling en de CREG reeds geraadpleegd? Kan de minister het ontwerp van deze studie aan de commissieleden bezorgen? Wat zijn de implicaties op het ontwikkelingsplan nu de prospectieve studie pas begin 2009 klaar zou zijn?

06.02 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Ik zou hieraan willen toevoegen dat de aanpassingen die aan het distributienet nodig zijn om effectief meer groene stroom op het net te brengen veel tijd en kosten zullen vergen. Ik ben dan ook bezorgd dat deze kosten aan de consument doorgerekend zullen worden.

Welke middelen zal de minister aanwenden om deze aanpassing te ondersteunen? Wanneer komen er hieromtrent concrete maatregelen? Bestaat het gevaar dat het percentage groene stroom dat door de Europese Commissie van België geëist wordt, niet op het net kan worden gebracht?

06.03 Minister Paul Magnette (Nederlands): De groep van experts bestaat uit deskundigen van Eandis en Elia die de problemen moeten onderzoeken om de gedecentraliseerde eenheden aan te sluiten op de netten. Op dit moment analyseren zij enkele projecten. Het is de bedoeling dat zij concrete voorstellen voor de regelgevende instanties en overheden formuleren, rekening houdend met de technische en financiële haalbaarheid, de duurzaamheid en het effect op de tarieven. Het zijn de Gewesten die bevoegd zijn voor de aansluitingen en aanpassingen van de distributienetten. Zodra ik de voorstellen van de groep deskundigen ontvangen heb, zal ik nagaan wat er binnen de federale bevoegdheden en in samenwerking met de Gewesten mogelijk is.

Deze voorstellen zullen geen invloed hebben op de prospectieve studie, aangezien die geen aanbevelingen doet over de lokalisering van de eenheden die in gebruik genomen moeten worden. De voltooiing van het eerste studieproject werd enkele weken uitgesteld, omdat de financiering ervan ingeschreven staat in de begroting 2008, die nog goedgekeurd moet worden.

Er werd nog geen advies gevraagd aan de netbeheerder, maar deze werd wel betrokken bij de uitwerking van het studieproject. Hetzelfde geldt voor de CREG. Omdat het studieproject nog niet afgerond is, werd de interdepartementale commissie Duurzame Ontwikkeling nog niet geraadpleegd. Volgens de elektriciteitswet moeten het definitieve document, de adviezen en het vereiste milieueffectenrapport verzonden worden naar de federale wetgevende kamers, maar dat is niet verplicht voor het studieproject. Toch zullen de volksvertegenwoordigers het studieproject kunnen raadplegen. Nog volgens de elektriciteitswet moet een jaar na de goedkeuring van de prospectieve studie – verwacht tegen het begin van 2009 – het ontwikkelingsplan en het bijhorende milieueffectenrapport worden opgesteld.

De aansluiting van de reeds vergunde projecten is opgenomen in het ontwikkelingsplan 2005-2012 van Elia. Het betreft projecten met een maximumcapaciteit van 900 Megawatt. Elia bestudeert een versterking van het kustnet en de installatie van een marien net. Tevens is de transportnetwerkbeheerder actief betrokken bij het studieprogramma *European Wind Integration* van de *European Transmission System Operators*. Ik zal erop toezien dat deze aspecten geïntegreerd worden in het volgende ontwikkelingsplan.

06.04 Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!): De minister vindt decentralisering van het net belangrijk. Hij benadrukte dat tijdens het *Zero Emission Event* van Agoria. Ik hoop dat hij er alles aan doet om de prospectieve studie en het ontwikkelingsplan zo snel mogelijk te voltooien. Ik hoop in elk geval dat hij daar even veel aandacht aan zal besteden als aan de ontwikkeling van het platform voor de vierde generatie kernreactoren, dat volgens mij niet strookt met zijn plan voor de decentralisering van het net.

06.05 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Uit dit antwoord blijkt dat de minister wil zorgen voor een goede energiemix. Ik hoop dat het niet alleen bij woorden zal blijven en kijk uit naar de ontwikkeling van de projecten.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Klimaat en Energie over "de publicatie van een infobrochure inzake elektromagnetische velden en gezondheid, en over de aanpassing van de website van de FOD" (nr. 4926)

07.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): In haar antwoord op dezelfde vraag weet mevrouw Onkelinx me over de brochure voor het grote publiek te vertellen dat er geen rekening zal worden gehouden met het rapport van Bioinitiative. Ik stel me dan de vraag in welke mate de brochure dan actuele informatie

zal weergeven.

Op de website infogsm.be vernemen we dat de straling van mobiele telefoons in normale omstandigheden niet gevaarlijk is voor de gezondheid, evenmin als wonen in de buurt van antennes. Wat verstaat men precies onder "normale omstandigheden"? Is dat het geval in België, als we rekening houden met het intensieve gebruik van gsm's door jonge kinderen en jongeren?

Er rijst een dubbel probleem inzake de updating van de site en de samenhang van de informatie-instrumenten. Zal u actie ondernemen in verband met dit laatste punt? Hoe is de subcommissie samengesteld waarvan de site infogsm.be afhangt? Wie beheert de site? Welke rol spelen de operatoren?

Wat is uw mening over de schaarse informatie die aan de consument gegeven wordt bij de aankoop van toestellen die hem blootstellen aan elektromagnetische golven? Stelt u het principe volgens hetwelk er geen risico is zolang het niet bewezen wordt, ter discussie? Dat is de stelling van de federale regering, die studies die het tegendeel bewijzen naast zich neerlegt, en dus niet neutraal is. Wat zijn uw plannen omtrent de voorwaarden inzake de verkoop, etikettering, reclame, informatieverstrekking over de gezondheidsrisico's en de ecologische voetafdruk?

07.02 Minister **Paul Magnette** (*Frans*): Het heikele punt is niet dat het risico moet bewezen worden, maar wel dat er geen wetenschappelijke consensus bestaat, waardoor wij voor voorzichtigheid pleiten en preventief te werk wensen te gaan.

De website infogsm.be wordt beheerd door de Commissie voor de veiligheid van de consumenten, die paritair is samengesteld uit vertegenwoordigers van interprofessionele en beroepsorganisaties en consumenten- en werknemersorganisaties. De Commissie is volstrekt onafhankelijk en u kunt er zich rechtstreeks toe wenden. Haar rol bestaat erin deel te nemen aan sensibiliseringscampagnes inzake gezondheid en veiligheid van de consumenten. Ze mag daarbij vrij kiezen of ze samenwerkt met de FOD Volksgezondheid of niet. Het eventuele initiatief om een link te leggen tussen de website infogsm.be en de website van de FOD Volksgezondheid berust volledig bij haar.

Het verstrekken van informatie met betrekking tot de eventuele gezondheidsrisico's van de blootstelling aan elektromagnetische golven valt onder de bevoegdheid van de minister van Volksgezondheid.

07.03 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (*Ecolo-Groen!*): Als we zo lang wachten op een wetenschappelijke consensus, stevenen we dan niet af op een hersenkankerepidemie? Ik hoop dat ik me vergis, maar verschillende internationale wetenschappelijke bronnen hebben al aan de alarmbel getrokken. Wat betekent "normaal gebruik"? Er is nog onvoldoende tijd overheen gegaan opdat de wetenschappers een en ander degelijk zouden kunnen beoordelen, maar het gezondheidsrisico is heel groot.

Ik vraag niet dat de gsm wordt verboden, ik vraag wel striktere normen en voorzorgsadvies.

Ik interpreteer deze afwachtende houding als het gevolg van een vorm van lobbying. Ik denk dat deze toekomstgerichte sector zich zou kunnen blijven ontwikkelen, zelfs met striktere regels.

Het incident is gesloten.

08 **Vraag van de heer Philippe Henry aan de minister van Klimaat en Energie over "de leesbaarheid van de informatie inzake de CO₂-uitstoot van voertuigen in de reclame" (nr. 4933)**

08.01 **Philippe Henry** (*Ecolo-Groen!*): Het "ecologisch witwassen" (greenwashing), een reclamepraktijk waarbij de consument denkt dat hij een ecologisch product koopt dat in feite niet is of toch veel minder dan vooropgesteld, komt veelvuldig voor bij reclame voor auto's.

Een Europese richtlijn, die zeven jaar geleden in Belgisch recht werd omgezet, stelt dat de informatie over de CO₂-uitstoot van voertuigen gemakkelijk leesbaar moet zijn en niet minder mag opvallen dan het hoofdbestanddeel van de reclameboodschap. Autoconstructeur Renault erkende in het tijdschrift *Que choisir?* dat zijn reclameboodschappen - evenmin als die van de concurrentie - conform de richtlijn zijn.

De behandeling van de vele klachten – het gaat om honderden klachten – die bij de Jury voor de ethische praktijken ingediend zijn, wordt uitgesteld onder het voorwendsel dat de Belgische Federatie van de Auto- en Rijwielen Nijverheden (FEBIAC) in samenwerking met de FOD Economie haar gedragscode zou aanvullen wat die punten betreft (grootte van de lettertekens en verplichte informatie met betrekking tot de hoeveelheid verbruikte brandstof en de CO₂-emissies).

Hoewel een richtlijn bestaat en een uitvoeringsbesluit genomen is, zou de administratie pas proces-verbaal laten opmaken als er helemaal geen vermelding is en dus niet wanneer de lettertekens te klein zijn. Hiermee wordt de deur opengezet voor een klacht tegen België bij de Europese Commissie.

Hoe kan u verantwoorden dat de behandeling van die klachten uitgesteld wordt? Vervult de Jury voor de ethische praktijken wel degelijk zijn rol?

Bevestigt u dat uw departement met Febiac samenwerkt met het oog op het aanvullen van haar gedragscode?

Febiac kondigt aan dat die nieuwe normen inzake reclame in haar gedragscode tegen de zomer worden opgenomen. Bestaat er een precieze timing daarvoor ?

Hoe verklaart u dat de sector de wet zomaar kan interpreteren ?

08.02 Minister **Paul Magonette** (*Frans*): De Jury voor ethische praktijken inzake reclame is een zelfregulerend orgaan van de Belgische reclamesector. Het behoort mij dan ook niet toe om mij uit te spreken over zijn beslissing de zaak uit te stellen, hoewel ik dat betreurt. Die jury heeft tot doel te vermijden dat een controleorgaan wordt opgericht. Uit zijn beslissing blijkt echter dat hij de gevallen uitkiest waarin hij aanvaardt die rol te spelen. Dit is onaanvaardbaar. Dat de meeste beslissingen van die jury ondoeltreffend zijn is betreurenswaardig want zij worden genomen wanneer de campagne afgelopen is en bevatten louter aanbevelingen. Inzake reclame moet men zich proactief opstellen. Daarom wordt thans op initiatief van de FOD Economie met FEBIAC onderhandeld.

FEBIAC heeft mij laten weten dat zij haar gedragscode met betrekking tot autoreclame aanvult met een hoofdstuk over de leesbaarheid en zichtbaarheid van de verplichte vermeldingen inzake verbruik en CO₂-uitstoot. De Algemene directie Controle en Bemiddeling verwacht het tekstvoorstel van FEBIAC tegen eind mei 2008.

Een gedragscode legt normen op en wanneer de code niet wordt nageleefd, betekent dat een overtreding van de wet van 14 juli 1991 betreffende de handelspraktijken en de voorlichting en bescherming van de consument.

De oplossing waarvoor zal worden geopteerd, zal in Europa een primeur zijn.

Het heeft geen zin de tientallen pro justitia's aan de bevoegde parketten over te zenden, aangezien de parketten dergelijke overtredingen niet als prioritair beschouwen alsook gelet op het gebrek aan objectieve beoordelingscriteria in het koninklijk besluit van 5 september 2001.

Mijn administratie heeft tijdens de onderhandelingen met FEBIAC het aantal gevallen waarvoor een proces-verbaal van waarschuwing wordt opgemaakt beperkt tot die waar de door het KB verplichte vermeldingen ontbraken.

Onlangs werden er verbeteringen vastgesteld in de reclameboodschappen van diverse grote merken. De algemene directie zal erop toezien dat die gedragscode gevoelig wordt bijgesteld.

08.03 **Philippe Henry** (*Ecolo-Groen!*): Ik concludeer dat de minister ter zake wel degelijk de volledige bevoegdheid heeft en dat is goed nieuws. Wat u gezegd hebt is positief maar ik vraag me af in hoeverre het niet wettelijk verplicht is, als administratieve of politieke overheid, de inbreuken aan het parket door te geven.

08.04 Minister **Paul Magonette** (*Frans*): We bestraffen wat er op grond van het koninklijk besluit bestraft kan worden en we onderhandelen over wat er niet in staat en waarover moet onderhandeld worden om het

koninklijk besluit te versterken.

Ik wil voorkomen dat men zegt dat men tijdens de onderhandelingen de bij de wet bepaalde controle opschort. We passen de wet onverkort toe. Over de verbeteringen wordt er onderhandeld.

08.05 Philippe Henry (Ecolo-Groen!): We zullen moeten afwachten of de uitkomst van de besprekingen - die nog door de FOD moet worden goedgekeurd – geen achteruitgang betekent ten opzichte van de geest van de huidige reglementering.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.38 uur.

La réunion publique est ouverte à 10 h 29 par M. Bart Laeremans, président.

01 Question de M. Christian Brotcorne au ministre du Climat et de l'Énergie sur "le projet de taxation au kilomètre" (n° 4312)

01.01 Christian Brotcorne (cdH) : À l'instar de la Flandre et de Bruxelles, la Wallonie s'est prononcée, par la voix de son ministre-président, en faveur d'une taxation variable des automobiles en fonction des kilomètres parcourus. Grâce aux nouvelles technologies, la charge fiscale serait ainsi adaptée – un système qui existe déjà pour les camions en Allemagne, aux Pays-Bas et au Grand-Duché de Luxembourg. Si la Belgique rejoint ce groupe, cela incitera peut-être à adopter une norme européenne.

Quelle sera l'implication de l'État fédéral dans ce dossier ?

Y a-t-il une concertation avec les pays voisins ?

Ces pays ont-ils des projets concernant les voitures ?

Ce mode de taxation innovant pourrait-il être harmonisé au niveau européen ?

01.02 Paul Magnette, ministre (*en français*) : Il existe bien un espace de concertation Benelux, mais comme il est de compétence régionale, je n'y suis pas impliqué.

Au niveau européen, une proposition de directive concernant un cadre de taxation afin d'intégrer les émissions de CO₂ des voitures est en discussion au Conseil ECOFIN. Le ministre des Finances pourra vous en dire plus.

Ce sujet est sur la table du Printemps de l'environnement.

01.03 Christian Brotcorne (cdH) : Peut-être le Fédéral peut-il intervenir au niveau européen, où une harmonisation serait souhaitable.

A côté de celle de vos collègues Reynders et Schouppe, votre contribution pourrait également être intéressante.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Marie-Martine Schyns au ministre du Climat et de l'Énergie sur "le tarif de nuit et de week-end de l'électricité" (n° 4907)

02.01 Marie-Martine Schyns (cdH) : Je reviens à une question orale de mon prédécesseur, Melchior Wathelet, qui concernait les tarifs d'électricité de nuit et de week-end. Il avait demandé s'il était possible d'étendre ce tarif de nuit et de week-end aux jours fériés. Dans votre réponse, vous aviez précisé que vous demanderiez un avis à la CREG. Cet avis a-t-il été rendu ?

02.02 **Paul Magnette**, ministre (*en français*) : Le 6 mars dernier, la CREG a émis les observations suivantes. D'abord, l'extension du tarif de nuit aux jours fériés aurait un impact très limité : 150 heures par an, c'est-à-dire 1,72 % de la période totale sur un an, ce qui serait sans doute peu attractif. Les gestionnaires de réseaux et les fournisseurs souhaiteraient certainement compenser la légère perte de revenu consécutive par une hausse des tarifs. Il conviendrait alors de ne pas pénaliser les consommateurs disposant d'un compteur mono-horaire et de limiter les éventuelles adaptations à ceux qui bénéficient d'un compteur bi-horaire.

Un nouvel arrêté royal devra être adopté très prochainement, sur la base de la loi de 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité, afin de créer le cadre nécessaire à l'établissement des tarifs pluriannuels pour les années d'exploitation 2009 à 2012. Je veillerai à ce que ce prochain arrêté prévoie d'inclure l'extension du tarif de nuit aux jours fériés légaux, de manière à favoriser le déplacement de la consommation d'électricité des heures de pointe vers des périodes plus calmes.

Son impact sera nettement plus limité que celui de l'extension du tarif de nuit au week-end, mais cette mesure peut avoir un effet bénéfique au niveau des réseaux, mais surtout au niveau de la production.

L'incident est clos.

03 **Question de M. Christian Brotcorne au ministre du Climat et de l'Énergie sur "les émissions nocives des moteurs diesel" (n° 4461)**

03.01 **Christian Brotcorne** (cdH) : Selon le *Vlaams Automobilistenbond* (VAB), le gouvernement mène une politique contre-productive en encourageant l'acquisition de voitures à faible rejet de CO₂. En effet, les véhicules diesel, qui sont dans ce cas, sont de plus en plus nombreux et rarement munis de filtres à particules (un sur sept en 2007). Ils sont donc la cause de rejets nocifs pour la santé. Ne conviendrait-il pas de faire d'une pierre deux coups et de moduler les incitants de façon à généraliser les filtres à particules ? Les sommes importantes consacrées à la voiture permettent un effort dans le domaine environnemental, auquel la population est de plus en plus sensible.

Quelles sont les conséquences du nombre croissant de véhicules diesel en circulation sur l'environnement et la santé publique ? Le gouvernement envisage-t-il d'encourager les moteurs diesels avec filtres à particules ? Y a-t-il des obligations spécifiques pour les camions ? Quelles informations avez-vous sur les projets de réglementation européenne à l'horizon 2011 ?

Il serait utile d'inclure un représentant du SPF Finances dans votre Printemps de l'environnement, car la fiscalité est un outil important dans une politique environnementale.

03.02 **Paul Magnette**, ministre (*en français*) : Il est clair que les véhicules diesel posent des problèmes de santé et d'environnement. La réduction tant des pics de ces polluants que de la pollution structurelle de fond est un enjeu majeur.

Je m'engage donc à modifier la politique actuelle en préparant un plan « Air » qui vise à réduire tant les émissions que les pressions exercées par les secteurs et cibles qui relèvent du fédéral, et notamment par l'accélération de la pénétration des filtres à particules ou le remplacement, via un crédit direct, des véhicules les plus anciens.

Une réponse efficiente est de revoir les qualités environnementales du diesel pour répondre aux nouvelles exigences des moteurs et des systèmes de traitement des polluants. En ce qui concerne l'utilisation des véhicules en ville, le recours aux véhicules et carburants alternatifs est une solution à envisager. Les poids lourds immatriculés en Europe doivent respecter les normes d'émissions EURO. La limite d'émission de

particules imposée aux poids lourds représente moins de 6 % de la limite qui était imposée en 1993 (de EURO 1 à EURO 4). Pour les véhicules neufs, les limites d'émissions de polluants sont réglementées par les normes EURO. La norme EURO 5 réduit de 80 % pour 2011 les émissions de particules de chaque véhicule.

03.03 Christian Brotcorne (cdH) : Je remercie le ministre pour ses propos encourageants, même s'ils renvoient à des constats, voire à des études, indispensables avant de déboucher sur des solutions efficaces.

L'incident est clos.

04 Question de M. Christian Brotcorne au ministre du Climat et de l'Énergie sur "la sécurité énergétique" (n° 4649)

04.01 Christian Brotcorne (cdH) : Selon Elia, des quantités record d'électricité (jusqu'à 29 %) auraient été importées pendant la première semaine d'avril, essentiellement de France et des Pays-Bas. Certaines centrales étaient momentanément indisponibles, mais l'épisode démontre une dépendance importante de la Belgique vis-à-vis de l'étranger en certaines circonstances. Les Français ne parlent plus que très évasivement de la fameuse « *golden share* » dans le futur groupe GDF-Suez, pourtant promise à la Belgique lors du passage d'Electrabel sous pavillon français en 2006. Le sujet a été abordé lors de la rencontre de notre premier ministre avec son homologue français le 4 avril dernier, soit un jour après le pic d'importation, la coïncidence vous étonnera peut-être.

La Belgique a-t-elle abandonné l'idée d'une action privilégiée lui accordant un droit de veto au sein du groupe qui chapeautera les centrales électriques installées sur son territoire ? Y a-t-il d'autres voies qui permettent de préserver les intérêts stratégiques du pays en termes d'approvisionnement électrique ? Le recours à des importations régulières d'électricité vous paraît-il acceptable d'un point de vue stratégique ? Existe-t-il des scénarios catastrophe en la matière ? Que se passerait-il si les pays voisins étaient touchés par une catastrophe naturelle ou par une panne en cascade ?

04.02 Paul Magonette, ministre (*en français*) : Des volumes d'importation d'électricité très importants ont, en effet, été constatés début avril, suite à un nombre élevé de révisions et d'indisponibilités d'installations de production d'électricité. Il s'agit donc d'un événement ponctuel, même si l'on observe un développement progressif des importations d'électricité dans notre pays. Cette amélioration des échanges d'électricité entre les pays européens constitue l'un des défis majeurs auxquels nous sommes confrontés en vue de créer un véritable marché régional de l'électricité, au niveau de la zone *Central West Europe*. Cet essor vise notamment à accroître la concurrence sur le marché belge, notamment.

La détention d'une « *golden share* » au sein du futur groupe GDF-Suez doit garantir notre sécurité d'approvisionnement en électricité au moyen des installations de production situées sur le territoire belge. Le Conseil des ministres a confirmé que toutes les mesures devraient être prises afin que l'État belge puisse l'obtenir. Dans des cas exceptionnels et à des conditions rigoureusement décrites et acceptées par la Cour de Justice européenne, la Belgique doit ainsi pouvoir intervenir à l'encontre de décisions industrielles négatives vis-à-vis des installations de production d'électricité situées sur le territoire belge.

Le Conseil des ministres a prévu la création d'un forum d'échange d'informations et de concertation entre les États belge et français, d'une part, et entre l'État belge et le groupe en fusion GDF-Suez, de l'autre.

Mon administration finalise, en collaboration avec le Bureau fédéral du plan, l'étude prospective Électricité 2008-2017, qui estime l'évolution de la demande d'électricité et qui identifie les besoins en moyens de production qui en résultent. Le projet d'étude sera soumis prochainement à une étude d'impact environnemental et fera l'objet de consultations et d'avis.

Il s'agit d'évaluer le risque de rupture d'approvisionnement. Une image claire des besoins en moyens de production à moyen terme doit offrir un cadre approprié aux investissements. Au cas où le marché ne répondrait pas correctement à la situation, l'autorité publique est habilitée à agir par le biais d'appels d'offres.

Le gestionnaire de réseau de transport peut prendre toute mesure nécessaire au maintien de l'équilibre du réseau et donc de la sécurité d'approvisionnement. Si ces mesures devaient se révéler insuffisantes, l'autorité peut utiliser en ultime recours un plan de délestage. Les producteurs d'électricité assument leurs responsabilités dans le cadre de ce système.

04.03 Christian Brotcorne (cdH) : Par rapport à la « *golden share* », rien n'est acquis aujourd'hui. Cette négociation relève-t-elle du premier ministre ou êtes-vous chargé de peaufiner cette approche avec GDF-Suez ?

Les expériences en matière d'énergie ont démontré que la baisse des prix qu'on imagine ou la garantie d'une sécurité énergétique n'est pas nécessairement attachée à la concurrence. Il faut rester prudent.

Il serait intéressant de disposer des résultats de cette étude et d'avoir un débat en commission.

04.04 Paul Magnette, ministre (*en français*) : Je pense que la libre concurrence n'a rien d'une solution miracle et je privilégie les méthodes de régulation.

La négociation concernant la « *golden share* » est menée en parallèle par le premier ministre et moi-même, les contacts de haut niveau étant conduits par le premier ministre.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- **M. Christian Brotcorne au ministre du Climat et de l'Énergie sur "l'encouragement de la production des agrocarburants" (n° 4817)**

- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au ministre du Climat et de l'Énergie sur "le développement des agrocarburants face à la crise alimentaire" (n° 4827)**

05.01 Christian Brotcorne (cdH) : Dans plusieurs pays du Sud ont eut lieu récemment des émeutes de la faim. La dernière analyse de la FAO pointe l'impact croissant des biocarburants, dont le développement accroît les tensions sur les marchés et stimule la hausse des prix. De plus, les pays pauvres qui achètent des céréales pour nourrir leur population sont en situation de faiblesse par rapport à ceux qui achètent pour produire des carburants. Après une rencontre avec le président de la Commission européenne, notre premier ministre a fait part de ses réserves sur le principe d'utiliser des produits alimentaires pour produire des carburants dans une situation de relative pénurie alimentaire.

La Belgique a-t-elle défini une position officielle en la matière ? Faut-il soutenir encore la production d'agrocarburants compte tenu de la situation alimentaire mondiale ? Quelle est l'évolution de la production dans notre pays ? Comment fonctionne le système de subventions ? Quels sont les montants qui y sont consacrés ? Connaît-on la rentabilité pour les différents acteurs du secteur ? Des engagements à long terme ont-ils été pris vis-à-vis du monde agricole et des industriels qui ont investi dans la filière ? Disposez-vous de chiffres relatifs au bilan CO₂ des agrocarburants produits chez nous ? Est-il prévu d'aborder ce débat à l'occasion du Printemps de l'environnement ? Quel est l'état d'esprit des partenaires européens en ce domaine ? Le débat est-il amorcé au sein du Conseil européen de l'Énergie ?

Président: M. Philippe Henry.

05.02 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Un rapport international publié le 21 avril 2008 par la FAO, le PNUD, l'OMS, l'UNESCO et le PNUE, examine les défis de l'agriculture, des biocarburants aux OGM, en passant par les savoirs agricoles et le changement climatique. Je suppose que ce rapport sera une base de travail pour votre politique.

Dans celui-ci, Guilhem Calvo souligne les effets nuisibles des bioénergies : « non seulement elles détournent des terres destinées à l'alimentation, mais aussi elles nécessitent d'énormes ressources en eau ». Jean Ziegler, rapporteur spécial des Nations unies, a eu des propos très durs en disant que la production massive de biocarburants était aujourd'hui un « crime contre l'humanité » du fait de son impact sur l'envolée des prix alimentaires. Marianne Lefort, auteur d'un des chapitres de ce rapport, estime que l'Union européenne doit absolument revoir sa politique en matière de biocarburants. Face à cette concurrence entre les besoins alimentaires des pays du Sud et les besoins en énergie des pays riches, pensez-vous que l'objectif des 10 % de biocarburant tel que maintenu par la Commission soit encore acceptable ? S'il est maintenu, quelle devrait être la part de production assurée par les États membres pour éviter de dépendre de produits importés en concurrence avec les besoins alimentaires des pays du Sud ? Que pensez-vous de la demande de moratoire exprimée par les ONG belges et autres, en attendant qu'un système de certification valable puisse être mis au point ? Est-il réaliste d'attendre qu'un tel système de certification soit mis en place ?

05.03 Paul Magnette, ministre (*en français*) : La Belgique était le premier pays, en février 2007, à attirer l'attention de ses homologues européens au sein du COREPER sur les risques que soulignait ce dossier. Lors du dernier Conseil européen de l'Énergie auquel j'ai participé, j'ai rappelé combien nous étions attachés à un système rigoureux de critères de durabilité incluant non seulement les aspects environnementaux, mais aussi sociaux. Depuis, la position de la Belgique n'a pas changé.

Dans le cadre de l'objectif européen de 10 % de biocarburant pour 2020, la Belgique soutient le développement des biocarburants dits de seconde génération qui, pour leur majeure partie, valorisent des déchets. Il s'agit des déchets municipaux, agricoles ou sylvicoles. Ceux-ci seront soumis aux mêmes critères de durabilité européens que les biocarburants de première génération.

Il faut, selon moi, nuancer les propos tenus par les médias, car bon nombre de paramètres concourent à la diminution des stocks de denrées alimentaires, à l'augmentation des prix et à la déstabilisation des marchés. Les biocarburants ne sont pas responsables de l'ensemble de la crise que nous connaissons aujourd'hui. L'augmentation de la demande en matières premières agricoles des pays émergents comme la Chine et l'Inde constitue un facteur important. Une forte diminution de la production et des rendements agricoles dans certaines régions du monde et la spéculation sont des facteurs tout aussi importants.

Pour ce qui est des quantités mises sur le marché en Belgique, en 2006, 1.100 m³ d'ester méthylique de colza ou de biodiesel ont été proposés à la consommation. En 2007, le chiffre est passé à 117.000m³, soit une part de 1% des carburants vendus. Les unités de production d'éthanol sont toujours en construction. Les plus avancées devraient démarrer à la fin du premier semestre 2008 et la dernière, au mieux, pour la fin de l'année 2008. Les opérateurs qui assurent le mélange des carburants fossiles avec des biocarburants bénéficient d'un taux réduit d'accise à la pompe. Il n'y a pas de moyens budgétaires alloués à la promotion des biocarburants en Belgique. Les biodiesels agréés sont produits au départ de 90 % de biomasse d'origine européenne et de moins de 10 % d'huile de palme ou de soja et d'huile de friture recyclée. Sur base d'un taux d'incorporation de 4 %, 4.700 m³ d'huile de palme sont nécessaires, ce qui représente la production de 200 hectares.

Aucune étude n'a encore été réalisée, mais il est évident que la hausse des denrées agricoles entrave fortement le déploiement des filières de biocarburant de première génération. Le critère d'émission de CO₂ a été central lors de l'attribution des quotas alloués aux différents producteurs et soumis à défiscalisation. À ce titre, la loi de 2006 a été pionnière en Europe, anticipant l'exigence de critères de durabilité en cours de développement au niveau européen.

Il est prévu chez nous un monitoring du fonctionnement des installations. La question des critères de durabilité des biocarburants sera abordée lors du Printemps de l'environnement, tant sous l'angle des changements climatiques que sous celui de la perte de biodiversité. Dans le cadre de l'objectif des 10 % de biocarburants en 2020, les États membres et la Commission européenne soutiennent le développement de biocarburants de seconde génération d'ici 2015. À l'instar de l'opinion publique, ils sont bien conscients de la

controverse actuelle en ce domaine, de même que le Parlement européen. Cependant, la discussion reste centrée, à ce stade, sur la mise au point d'un système rigoureux de critères de durabilité, et pas encore sur un moratoire, lourde décision qui signifierait une suspension de la législation actuelle. Ce débat est mené au Conseil européen de l'Énergie et au Conseil européen de l'Environnement, auxquels je participe, et les positions de la Belgique font toujours l'objet d'une concertation. Le Conseil des ministres européens de mars 2007 s'est fixé comme objectif d'atteindre 10 % de biocarburants. La Belgique soutient cet objectif qui est intégré à la production de 20 % d'énergies renouvelables. La Belgique et le Conseil ont fortement soumis cet objectif de 10 % à trois conditions : la maîtrise de notre mobilité et l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules, le développement de critères de durabilité, le développement de biocarburants de seconde génération.

05.04 Christian Brotcorne (cdH) : Vous faites référence à des principes que je partage entièrement : la sécurité et la souveraineté alimentaires des pays producteurs, les critères de durabilité. Si nous avons été des pionniers en 2006, nous pouvons encore l'être demain en intervenant auprès des autres pays de l'Union européenne afin que ces agrocarburants de seconde génération deviennent vraiment la règle.

05.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : La première question à se poser est : comment produire moins de gaz à effet de serre et consommer moins d'énergie ? J'espère que la Belgique sera pionnière pour la directive obligeant les constructeurs à réduire les émissions de CO₂, le plus vite possible et de façon contraignante. Le blocage de la France et de l'Allemagne est inacceptable. Réduire notre demande serait un début de solution.

Il faut globaliser le problème, en ce qui concerne les agrocarburants, qui poussent les pays du Sud à la spéculation aux dépens de leur population, mais aussi les productions de soja ou de maïs exportées pour nourrir notre bétail.

Dans le cadre de la négociation actuelle au sein de l'OMC, j'espère que la Belgique se positionnera du côté des pionniers défendant les principes de soutien à l'agriculture et de souveraineté alimentaire contre la libéralisation complète.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- **Mme Tinne Van der Straeten** au ministre du Climat et de l'Énergie sur "le groupe d'experts chargé d'examiner le problème de l'électricité verte qui ne peut être raccordée au réseau" (n° 4591)

- **M. Willem-Frederik Schiltz** au ministre du Climat et de l'Énergie sur "l'adaptation des réseaux de distribution au courant vert" (n° 4668)

06.01 Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) : Selon l'entreprise de réseau de distribution Eandis, l'actuel réseau de distribution est en voie de saturation et il ne reste plus guère d'espace pour l'électricité verte sur le réseau. Le ministre serait informé du problème et aurait désigné un groupe d'experts pour l'étudier.

Comment ce groupe d'expert est-il constitué, quelle est sa mission et quand devrait-il faire rapport ? Dans quelle mesure ces experts sont-ils concernés par l'étude prospective qui est en cours ? Où en est cette étude ? Le projet de texte est-il prêt ? Le ministre a-t-il déjà consulté à ce propos le gestionnaire de réseau, la commission interdépartementale de développement durable et la CREG ? Peut-il communiquer le projet de cette étude aux commissaires ? Quelle en est l'incidence sur le plan de développement dès lors que l'étude prospective ne serait prête qu'au début de 2009 ?

06.02 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) : Je voudrais ajouter que les aménagements qui doivent être apportés au réseau de distribution pour y amener davantage d'électricité verte requerront beaucoup de temps et d'argent. Je crains dès lors que ces frais soient mis à charge du consommateur.

Par quels moyens le ministre soutiendra-t-il ces aménagements ? Quand seront prises des mesures concrètes ? Le danger existe-t-il que le pourcentage d'électricité verte exigé par la Commission européenne

ne puisse être amené sur le réseau ?

06.03 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Le groupe d'experts est constitué d'experts d'Eandis et d'Elia chargés d'étudier les problèmes que pose le raccordement des unités décentralisées au réseau. Ils analysent actuellement un certain nombre de projets. Ils devront formuler des propositions concrètes à l'intention des instances et des pouvoirs de régulation, à la lumière de leur faisabilité technique et financière, de la durabilité et des conséquences tarifaires. Les régions sont compétentes pour les raccordements et l'aménagement des réseaux de distribution. Dès que je serai en possession des propositions du groupe d'experts, je verrai ce qu'il est possible de faire dans le cadre des compétences fédérales et en collaboration avec les Régions.

Ces propositions seront sans effet sur l'étude prospective qui ne comporte en effet pas de recommandations sur la localisation des unités à mettre en service. L'achèvement du premier projet d'étude a été retardé de quelques semaines parce que son financement est inscrit au budget de 2008 qui doit encore être approuvé.

L'avis du gestionnaire de réseau n'a pas encore été demandé mais ce gestionnaire a été associé à l'élaboration du projet d'étude. Il en va de même pour la CREG. Le projet d'étude n'étant pas encore achevé, la Commission interdépartementale Développement durable n'a pas encore été consultée. Selon la loi sur l'électricité, le document définitif, les avis et l'étude d'incidence sur l'environnement doivent être envoyés aux chambres législatives fédérales, ce qui n'est pas requis pour le projet d'étude. Les députés pourront néanmoins consulter ce dernier. La loi sur l'électricité prévoit également que le plan de développement et le rapport d'incidence sur l'environnement qui l'accompagne doivent être rédigés un an après l'adoption de l'étude prospective, attendue pour le début de 2009.

Le raccordement des projets déjà agréés, d'une capacité unitaire maximale de 900 mégawatts, est prévu au plan de développement 2005-2012 d'Elia. Ce dernier étudie à présent le moyen de renforcer le réseau côtier et d'installer un réseau maritime. Dans le même temps, le gestionnaire du réseau de transport est activement impliqué dans le programme d'étude *European Wind Integration des European Transmission System Operators*. Je veillerai à l'intégration de ces aspects dans le prochain plan de développement.

06.04 Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!): Le ministre a souligné lors du "Zero Emission Event" d'Agoria qu'il était important de décentraliser le réseau. J'espère qu'il mettra tout en œuvre pour achever dans les meilleurs délais l'étude prospective ainsi que le plan de développement. Espérons également qu'il consacrera autant d'attention à ce dossier qu'au développement de la plate-forme consacrée à la quatrième génération de réacteurs nucléaires, un projet qui n'est pas cohérent, à mes yeux, par rapport au plan de décentralisation du réseau.

06.05 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Cette réponse révèle la volonté du ministre d'atteindre un mix énergétique optimal. J'espère qu'il ne s'en tiendra pas à de belles paroles et j'attends avec impatience le développement de ces projets.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au ministre du Climat et de l'Énergie sur "la publication d'une brochure d'information relative aux champs électromagnétiques et à la santé, et sur l'adaptation du site internet du SPF" (n° 4926)

07.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Dans sa réponse à la même question, Mme Onkelinx, à propos de la brochure destinée au grand public, me dit que le rapport Bio-initiative n'y sera pas pris en compte. Je me pose donc des questions sur son actualisation.

Le site infogsm.be indique que les rayonnements de téléphones portables ne nuisent pas à la santé dans des conditions normales d'utilisation, pas plus que le fait d'habiter près d'antennes. Qu'entend-on par « conditions normales » ? Est-ce le cas en Belgique, quand on pense à l'utilisation intensive que font du GSM de jeunes enfants et des adolescents ?

Un double problème de manque d'actualisation du site et de cohérence des outils d'information se pose. Intervendrez-vous sur ce dernier point ? Comment est composée la sous-commission dont dépend le site infogsm.be ? Qui le gère ? Quel rôle les opérateurs y jouent-ils ?

Quelle est votre position sur l'information, très réduite, donnée au consommateur au moment de l'achat d'équipements l'exposant à des ondes électromagnétiques ? Remettez-vous en cause le principe qu'il ne faut pas parler d'un risque tant qu'il n'est pas prouvé ? C'est la position du gouvernement fédéral, qui ne tient pas compte d'études prouvant le contraire, et n'est donc pas neutre. Quels sont vos projets en termes de conditions de vente, d'étiquetage, de publicité, d'information sur les risques sanitaires et l'empreinte écologique ?

07.02 Paul Magnette, ministre (*en français*) : La difficulté n'est pas la preuve du risque mais plutôt le manque de consensus scientifique, en l'absence duquel nous prôtons la prudence et des mesures de prévention.

Le site infogsm.be est exploité par la Commission de la sécurité des consommateurs, composée de façon paritaire de représentant des organisations professionnelles et interprofessionnelles, des organisations de consommateurs et de travailleurs. Elle agit en toute indépendance, et vous pouvez vous adresser directement à elle. Son rôle est de participer à des campagnes de sensibilisation en matière de santé et de sécurité des consommateurs ; elle peut librement collaborer ou non avec le SPF Santé publique. Ce serait à elle de prendre l'initiative d'un lien éventuel entre le site infogsm.be et le site du SPF Santé publique.

L'information en rapport avec les dangers sanitaires éventuels de l'exposition à des ondes électromagnétiques relève de la ministre de la Santé publique.

07.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : N'allons-nous pas nous retrouver dans une épidémie de cancers du cerveau, à force d'attendre le consensus scientifique ? J'espère me tromper, mais des signaux d'alerte sont émis par des sources scientifiques variées et internationales. Que signifie une « utilisation normale » ? Nous avons peu de recul scientifique, mais le risque est très élevé pour la santé.

Je ne demande pas l'interdiction du GSM, mais des normes plus strictes et des conseils de prudence.

J'interprète cet attentisme comme la conséquence d'une forme de lobbying. Je pense que ce secteur porteur d'avenir pourrait continuer à se développer même avec des règles plus strictes.

L'incident est clos.

08 Question de M. Philippe Henry au ministre du Climat et de l'Énergie sur "la lisibilité de l'information concernant les émissions de CO₂ des véhicules dans la publicité" (n° 4933)

08.01 Philippe Henry (Ecolo-Groen!) : Le « blanchiment écologique », pratique publicitaire par laquelle le consommateur croit acheter un produit écologique qui en réalité ne l'est pas, ou l'est moins que prévu, est courant dans les publicités pour voitures.

Une directive européenne, transposée en droit belge il y a sept ans déjà, exige que la pollution des émissions des voitures figure en caractères suffisamment grands, « facilement lisibles et au moins aussi lisibles que la partie principale de l'information promotionnelle ». Le constructeur Renault a reconnu dans une interview au magazine *Que choisir ?* que « pas plus que celle de ses concurrents, ses publicités ne sont conformes à la directive ».

Les centaines de plaintes déposées auprès du jury d'éthique publicitaire sont reportées sous prétexte que la Fédération belge de l'industrie de l'automobile et du cycle (FEBIAC) complèterait, en collaboration avec le SPF Économie, son code éthique à ce sujet (taille des caractères et informations obligatoires relatives à la consommation de carburant et aux émissions).

Une directive existe, un arrêté d'exécution a été pris, or l'administration ne dresserait procès verbal que lorsqu'il y a absence complète de mention et non pas lorsque les caractères sont trop petits. Ceci ouvre la porte à une plainte contre la Belgique à la Commission européenne.

Quelle est la justification du report de l'examen des plaintes ? Le jury d'éthique publicitaire remplit-il son rôle ?

Confirmez-vous l'existence du travail en cours avec la FEBIAC ?

La FEBIAC annonce que ces nouvelles normes devraient être inscrites dans son code publicitaire avant l'été. Existe-t-il un agenda précis ?

Comment expliquez-vous que la loi soit uniquement laissée à l'interprétation du secteur ?

08.02 Paul Magnette, ministre (*en français*) : Le Jury d'éthique publicitaire est un organe d'autodiscipline du secteur de la publicité en Belgique. Je n'ai donc pas à justifier du report décidé par ce jury. Par contre, je le regrette. La fonction de ce jury est d'éviter qu'on ne mette sur pied un organe de contrôle. Or sa décision indique qu'il choisit les cas où il accepte ce rôle. C'est inacceptable. Il est regrettable que la majorité des décisions de ce jury soient inefficaces car elles arrivent quand la campagne est terminée et se limitent à des recommandations. En matière de publicité, une attitude proactive est donc nécessaire. C'est la raison pour laquelle des négociations avec la FEBIAC ont actuellement lieu sur l'initiative du SPF Économie.

La FEBIAC m'a informé qu'elle complétait son code éthique en matière de publicité automobile par un volet relatif à la lisibilité et la visibilité des mentions obligatoires en matière de consommation de carburant et d'émissions de CO₂. La direction générale Contrôle et Médiation a fait savoir à la FEBIAC qu'elle attendait la proposition de texte pour fin mai 2008.

Un code de conduite impose des normes et son non-respect constitue une infraction à la loi du 14 juillet 1991 sur les pratiques du commerce et sur l'information et la protection du consommateur.

La solution choisie sera une première en Europe.

Transmettre les dizaines de *pro-justitia* aux parquets compétents n'aurait pas de sens, étant donné que ces infractions ne sont pas considérées comme prioritaires par ces parquets et étant donné le manque de critères objectifs d'appréciation dans l'arrêté royal du 5 septembre 2001.

Mon administration a, durant les pourparlers avec la FEBIAC, limité les procès-verbaux d'avertissement aux cas dans lesquels les mentions rendues obligatoires par l'arrêté royal faisaient défaut.

Récemment, des améliorations ont été constatées dans les publicités de plusieurs grandes marques. La direction générale veillera à l'amélioration sensible de ce code de conduite.

08.03 Philippe Henry (Ecolo-Groen!) : Je déduis que vous êtes bien le ministre pleinement compétent pour cette affaire, ce qui est une bonne nouvelle. Ce que vous avez dit est positif, mais je me demande dans quelle mesure il n'y a pas obligation légale, en tant qu'autorité administrative ou politique, de transmettre les infractions aux parquets.

08.04 Paul Magnette, ministre (*en français*) : On sanctionne ce qui est sanctionnable sur la base de l'arrêté

royal et on négocie sur ce qui n'y figure pas et qui doit faire l'objet d'une négociation pour renforcer l'arrêté royal.

Je ne voudrais pas qu'on dise qu'on suspend le contrôle de la loi le temps des négociations. On applique la loi telle qu'elle est. Pour ce qui est des améliorations, on négocie.

08.05 Philippe Henry (Ecolo-Groen!) : Il faudra voir si le résultat des discussions, accepté par le SPF, ne constituera pas un recul par rapport à l'esprit de la réglementation actuelle.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 11 h 38.