

COMMISSIE VOOR DE
VOLKSGEZONDHEID, HET
LEEFMILIEU EN DE
MAATSCHAPPELIJKE
HERNIEUWING

van

WOENSDAG 24 FEBRUARI 2010

Voormiddag

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

du

MERCREDI 24 FEVRIER 2010

Matin

De vergadering wordt geopend om 11.43 uur en voorgezeten door mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers.

01 **Vraag van mevrouw Marie Arena aan de minister van Klimaat en Energie over "de deelname van de minister aan de top van New Delhi in februari 2010 over duurzame ontwikkeling" (nr. 19297)**

01.01 **Marie Arena** (PS): De top van New Delhi waaraan u hebt deelgenomen, was gewijd aan de afhandeling van post-Kopenhagen. Wat is uw indruk van die ontmoeting en welke punten werden er behandeld?

Hebt u vastgesteld dat er daadwerkelijk bereidheid bestaat om op de top van Cancún tot een akkoord te komen?

Werd er vooruitgang geboekt inzake de Noord-Zuidproblematiek en de financiering van de aanpassing aan de huidige en toekomstige klimaatveranderingen?

Hebt u samen met sommige van uw ambtgenoten vooruitgang kunnen boeken met het oog op de top van Cancún?

Kortom, zijn er sinds Kopenhagen vorderingen gemaakt?

01.02 **Minister Paul Magnette** (Frans): Die top werd georganiseerd door het Indische instituut voor energie en natuurlijke rijkdommen onder de leiding van de voorzitter van het IPCC, dr. Pachauri. Het gaat om een particulier initiatief, dat echter door heel wat staatshoofden en ministers werd bijgewoond. De facto ging het om de eerste belangrijke multilaterale *high level meeting* na de top van Kopenhagen. Het was dus een goede gelegenheid om de balans op te maken en – wat mij betreft – om in een recordtijd een aantal bilaterale contacten te leggen.

Mijn eerste indruk is dat iedereen het erover eens is dat Kopenhagen een goed uitgangspunt vormt en dat het niet om een alternatief akkoord gaat voor de kaderakkoorden van de VN. Overigens lopen de standpunten sterk uiteen.

Alle partijen schijnen lering te willen trekken uit de top van Kopenhagen. Zo moeten er meer voorbereidende vergaderingen worden georganiseerd, die geleidelijk leiden tot een consensus, zodat alle landen zich op gelijke voet behandeld voelen. Het is vaak nuttig met minder dan 192 rond de tafel te zitten, maar anderzijds rijzen er keer op keer vragen met betrekking tot de representativiteit wanneer een beperkt forum wordt georganiseerd. Het Mexicaanse voorzitterschap hecht erg veel belang aan dat punt.

Net voor de top van New Delhi werd de polemiek, aangewakkerd door de klimaatsceptici, op de spits gedreven. De heer Pachauri kwam daarbij persoonlijk onder vuur te liggen.

Namens België en de Europese Unie heb ik onze steun aan het IPCC en aan de voorzitter ervan bevestigd. Dat er in rapporten van 2.000 bladzijden een of twee fouten voorkomen, is menselijk, maar een en ander mag er niet toe lijden dat het IPCC, of de wetenschap zelf, ter discussie worden gesteld.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Rita De Bont aan de minister van Klimaat en Energie over "het gebruik van CNG (Compressed Natural Gas) als voertuigbrandstof" (nr. 19335)

02.01 Rita De Bont (VB): België is geen koploper op het vlak van hernieuwbare energie en wat windenergie betreft gaan we zelfs achteruit in de Europese rangschikking. Ook inzake vermindering van de CO₂-uitstoot, vooral voor wat het personenvervoer betreft, kunnen wij grotere inspanningen doen. De fiscale stimuli voor milieuvriendelijke voertuigen hebben hun nut bewezen, maar het aantal elektrische en hybride wagens blijft zeer beperkt door tal van technische problemen. Voertuigen op waterstof zijn geen echt alternatief, want ze kampen met dezelfde beperkingen en de brandstof kan nog niet massaal op een energie-efficiënte manier worden geproduceerd. Voorlopig zouden deze wagens echter wel gebruik kunnen maken van compressed natural gas (CNG), aardgas, biogas of een mengeling van aardgas en biogas. CNG is vrij beschikbaar en milieuvriendelijk. Op termijn zouden deze wagens ook kunnen rijden op waterstof. Opel-Antwerpen was marktleider op het vlak van deze voertuigen en misschien kan het zo nog een overlevingskans krijgen.

Hoe verklaart de minister het gebrek aan interesse voor deze brandstof? Zijn de fiscale stimuli van toepassing op CNG-wagens? Zullen andere stimulerende maatregelen worden overwogen? Kunnen de diverse overheden niet overschakelen op CNG-wagens, zodat zij zelf gasstations kunnen oprichten? Naar verluidt zou Colruyt geïnteresseerd zijn in een joint venture.

02.02 Minister Paul Magnette (Nederlands): Aardgas en lpg leveren ecologische voordelen op als ze worden vergeleken met de andere brandstoffen. Ze moeten daarom worden ondersteund, maar het blijven fossiele brandstoffen en zij vormen niet de oplossing voor de milieuproblemen.

Voor de distributie van CNG is een specifieke infrastructuur nodig. Wie een bevoorradingspunt wil aanbieden, moet zwaar investeren en een beperkt distributienetwerk is niet stimulerend voor potentiële gebruikers.

De maatregelen voor voertuigen met weinig CO₂-uitstoot gelden ook voor voertuigen op gas, CNG en lpg. De maatregelen die het meeste effect hebben, zijn fiscale maatregelen. Daarvoor is staatssecretaris Clerfayt bevoegd. De overheid zou inderdaad een voorbeeldrol kunnen vervullen.

02.03 Rita De Bont (VB): De minister noemt lpg en CNG in één adem, maar er is een groot verschil. Lpg brengt kankerverwekkende stoffen in de lucht, CNG niet. Ook de installaties zijn niet dezelfde. Daarom wil ik graag dat er meer informatie wordt verstrekt over CNG. Op termijn kan er worden overgeschakeld op biogas en waterstof, die wel duurzame energiedragers zijn.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 19571 van de heer Éric Thiébault is omgezet in een schriftelijke vraag.

03 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Klimaat en Energie over "de invoer van illegaal geëxploiteerd hout uit Congo" (nr. 19731)

03.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Verleden week protesteerde *Greenpeace* in de haven van Antwerpen tegen de invoer van illegaal gekapt hout uit Congo door de onderneming ITB.

Wat kunnen uw diensten doen om dat soort van import een halt toe te roepen? Welke vorm van samenwerking hebt u opgezet met de douanediens en de federale politie? In uw beleidsverklaring

beloofde u de houtmarkt onder het FLEGT-vergunningensysteem te brengen, en met de politie en de douane een samenwerkingsakkoord te sluiten met het oog op de controle op de vergunningen. In hoeverre is die belofte waargemaakt? Is de Unie inmiddels van plan verder te gaan dan een vrijwillige certificering? Welk standpunt bepleit België dienaangaande? Tot slot, hoe kunnen de WTO-regels verzoend worden met de bescherming van het tropisch woud?

03.02 Minister **Paul Magonette** (*Frans*): Het bedrijf ITB heeft inderdaad vier kapvergunningen voor omzetting voorgelegd: twee ervan kunnen worden omgezet, de twee andere niet. De algemene directie van het Bosbeheer in de DRC heeft beslist dat, zolang de Congolese regering geen definitieve beslissing neemt, zij vergunningen blijft toekennen.

Men kan niet stellen dat het door ITB geproduceerde hout op grond van niet omzetbaar verklaarde kapvergunningen, illegaal is, maar enige verduidelijking aan de kant van de Congolese regering wordt dringend.

Momenteel verbiedt geen enkel rechtsinstrument het illegaal op de markt brengen van houtproducten. Daarom vraagt België al jaren een oplossing op Europees niveau. Enkel een Europees rechtsinstrument kan een impact hebben op die onrechtmatige praktijken.

De verordening due diligence die de Europese operatoren verplichtingen oplegt is nog niet operationeel maar zal een eerste belangrijk wapen zijn in de strijd tegen de houtkap en de illegale handel.

België is trouwens een fervent aanhanger van het Europees actieplan FLEGT dat als kader dient voor de Europese Unie om akkoorden te ondertekenen voor vrijwillige partnerships met producerende landen teneinde een nationaal systeem te ontwikkelen voor de verificatie van de wettelijke oorsprong van het hout. Momenteel financiert België de terbeschikkingstelling van een FLEGT-expert in de DRC met het oog op de voorbereiding van de onderhandelingen over een dergelijk partnershipakkoord.

Vanaf eind 2010 beginnen de eerste landen onder FLEGT-licentie hout uit te voeren naar de Europese Unie. Voor het project dat ons aanbelangt, heeft de algemene directie Milieu en de douane al de modaliteiten voor samenwerking en verificatie voorbereid. Vóór eind 2010 wordt een samenwerkingsprotocol afgerond. De akkoorden voor vrijwillig partnership zijn commerciële akkoorden die beschouwd worden als verenigbaar met de regels van de WHO. De Europese verordening zal ook geen conflict veroorzaken aangezien de Europese operatoren en de operatoren buiten de Unie aan dezelfde regels onderworpen zijn.

03.03 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (*Ecolo-Groen!*): Dat gaat de goede kant op. Uiteraard nog veel te traag.

We waren geschokt door het feit dat Ontwikkelingssamenwerking het bosvraagstuk uit de prioriteiten geschrapt had. Er worden middelen gepompt in de landbouw en de wegen maar die wegen dragen bij tot de ontbossing.

Er is blijkbaar een groot bestuursprobleem, want het Congolese boswetboek wordt niet toegepast. De Wereldbank beschikt over een multilateraal investeringsfonds voor bosbeheer, maar dat systeem lijkt momenteel niet te werken. Greenpeace heeft diverse claims bij de Wereldbank ingediend, maar daar is niet op gereageerd.

België is een bevoorrechte partner van Congo, en daarom moet u er zich evenzeer, zo niet meer, voor inzetten dan de minister van Ontwikkelingssamenwerking.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.03 uur.

La réunion publique est ouverte à 11 h 43 par Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers, présidente.

01 Question de Mme Marie Arena au ministre du Climat et de l'Énergie sur "la mission du ministre au sommet de New Delhi en février 2010 sur le développement durable" (n° 19297)

01.01 Marie Arena (PS): Le thème du sommet de New Delhi auquel vous vous êtes rendu était l'après Copenhague. Quel est votre sentiment sur cette rencontre et quels ont été les points abordés?

Avez-vous senti une réelle volonté d'aboutir à un accord au sommet de Cancun?

Des avancées ont-elles été constatées concernant les enjeux Nord-Sud et le financement des adaptations aux actuels et futurs changements climatiques?

Avez-vous pu travailler avec certains de vos homologues sur des avancées en préparation de Cancun?

En bref, a-t-on progressé depuis Copenhague?

01.02 Paul Magnette, ministre (en français): Ce sommet a été organisé par l'Institut indien en matière d'Énergie et de Ressources naturelles sous la direction du président du GIEC, le Dr Pachauri. C'est un événement privé mais auquel étaient présents de nombreux chefs d'État et ministres. De facto, c'était la première grande réunion multilatérale de haut niveau de l'après Copenhague; occasion de faire le bilan et, pour moi, de tenir une série de réunions bilatérales en un temps record.

Le premier sentiment est qu'une unanimité se dégage sur le fait que Copenhague est une bonne base de départ et ne doit pas être un accord alternatif aux accords-cadres de l'ONU. Par ailleurs, les attitudes des uns et des autres sont très variées.

L'ensemble des parties semble vouloir tirer les leçons de Copenhague avec l'idée de multiplier les réunions préparatoires afin de sentir l'émergence progressive d'un consensus et donner tous les signaux d'égalité de traitement entre les États membres. C'est souvent utile d'être moins que 192 autour d'une table mais à chaque forum restreint se pose la question de la représentativité. La présidence mexicaine y est extrêmement attentive.

La polémique nourrie par les climato-sceptiques avait repris de la vigueur juste avant le sommet de New Delhi. Elle visait à titre personnel M. Pachauri.

Au nom de la Belgique et de l'Union européenne, j'ai tenu à réaffirmer notre soutien au GIEC et à son président. Qu'une erreur se produise, voire deux, c'est humain, surtout dans des rapports de 2 000 pages mais il importe d'éviter que cela ne provoque une critique du GIEC, voire de la science même.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Rita De Bont au ministre du Climat et de l'Énergie sur "l'utilisation du GNC (Gaz naturel comprimé) comme carburant pour véhicules" (n° 19335)

02.01 Rita De Bont (VB): La Belgique ne figure pas dans le peloton de tête en matière d'énergies renouvelables et, en ce qui concerne l'énergie éolienne, nous rétrogradons même dans le classement européen. Nous pourrions également fournir des efforts supplémentaires en matière de réduction des émissions de CO₂, plus particulièrement en ce qui concerne le transport de personnes. Les incitants fiscaux pour les véhicules écologiques ont démontré leur utilité mais le nombre de véhicules électriques et hybrides demeure très limité en raison de nombreux problèmes techniques. Les véhicules à hydrogène ne constituent pas vraiment une alternative, car ils sont confrontés aux mêmes limitations et il n'est pas encore possible de produire efficacement en termes énergétiques le carburant en grandes quantités. Ces véhicules pourraient toutefois être alimentés provisoirement en gaz naturel comprimé (GNC), en gaz naturel, en biogaz ou par un mélange de gaz naturel et de biogaz. Le GNC est librement accessible et écologique. À terme, ces véhicules pourraient également être alimentés en hydrogène. Opel Anvers était le leader mondial dans le domaine de

ces véhicules et pourrait ainsi se voir offrir une chance de survie.

Comment le ministre explique-t-il le manque d'intérêt pour ce carburant? Les incitants fiscaux sont-ils d'application pour les véhicules alimentés au GNC? D'autres mesures incitatives seront-elles envisagées? Les diverses autorités ne pourraient-elles acquérir des véhicules alimentés au GNC, afin qu'elles puissent installer elles-mêmes des stations-services? Il me revient que Colruyt serait intéressé par une joint venture.

02.02 Paul Magnette, ministre (*en néerlandais*): Le gaz naturel et le LPG offrent certains avantages environnementaux par rapport aux autres combustibles. C'est la raison pour laquelle il faut les soutenir, tout en sachant qu'il s'agit toujours de combustibles fossiles et qu'ils ne constituent donc pas une solution aux problèmes environnementaux.

La distribution du GNC nécessite une infrastructure spécifique. Une société qui souhaite ouvrir un point de distribution doit nécessairement réaliser des investissements importants. D'autre part, un réseau de distribution limité n'incite pas les utilisateurs à opter pour ce carburant.

Les mesures qui s'appliquent aux véhicules à faible émission de CO₂ valent également pour les véhicules roulant au gaz, au GNC et au LPG. Les mesures qui ont le plus d'effet sont les mesures fiscales, ce qui relève des compétences du secrétaire d'État Clerfayt. Les pouvoirs publics pourraient effectivement montrer l'exemple dans ce domaine.

02.03 Rita De Bont (VB): Le ministre emploie pratiquement les termes "LPG" et "GNC" l'un pour l'autre, alors qu'il y a une grosse différence. Le LPG émet des particules cancérigènes dans l'atmosphère, tandis que le GNC n'en émet pas. De plus, les installations ne sont pas les mêmes. C'est pourquoi je souhaite que l'on diffuse plus d'informations à propos du GNC. À terme, on pourrait envisager de passer au biogaz et à l'hydrogène, qui constituent bel et bien des sources d'énergie durables.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 19571 de M. Éric Thiébaud est transformée en question écrite.

03 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au ministre du Climat et de l'Énergie sur "les importations de bois exploités illégalement au Congo" (n° 19731)

03.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): *Greenpeace* a mené une action au port d'Anvers la semaine dernière pour dénoncer l'importation de lots de bois congolais par la société ITB, résultat de l'exploitation d'un permis de coupe illégal.

Que peuvent entreprendre vos services pour mettre un terme à ces importations? Quelle collaboration avez-vous instaurée avec les services de douane et la police fédérale? Dans votre déclaration de politique générale, vous aviez promis de mettre le marché du bois sous licence FLEGT et de conclure un accord de coopération avec la police et les douanes pour la faire contrôler. Quel est l'état de réalisation de cette promesse? L'Union va-t-elle aujourd'hui aller plus loin qu'un système de certification volontaire? Quelle est la position défendue par la Belgique dans ce domaine? Comment, enfin, concilier les règles de l'OMC et la protection des forêts tropicales?

03.02 Paul Magnette, ministre (*en français*): L'entreprise ITB a en effet proposé quatre titres forestiers au processus de conversion: deux ont été déclarés convertibles et deux non convertibles. Tant qu'aucune décision définitive n'a été prise par le gouvernement congolais, la direction générale de la Gestion forestière en RDC a décidé de continuer à attribuer des permis.

On ne peut pas dire que les bois produits par ITB à partir de ces titres déclarés non convertibles sont illégaux, même si une précision de la part du gouvernement congolais devient urgente.

Actuellement aucun instrument juridique n'interdit la mise sur le marché illégale de produits de bois. C'est la raison pour laquelle la Belgique demande depuis des années une solution au niveau européen. Seul un instrument juridique européen pourrait avoir une influence sur ces pratiques illicites.

Le règlement de diligence raisonnable qui impose des obligations aux opérateurs européens n'est pas encore opérationnel mais sera une première arme importante dans la lutte contre l'abattage et le commerce illégal.

La Belgique soutient, par ailleurs, avec vigueur le plan d'action européen FLEGT dans le cadre duquel l'Union européenne signe des accords de partenariats volontaires avec des pays producteurs afin de développer un système national de vérification de l'origine légale du bois. Aujourd'hui, la Belgique finance la facilitation d'un expert FLEGT en RDC pour préparer la négociation d'un tel accord de partenariat.

À partir de fin 2010, les premiers pays commenceront à exporter du bois sous licence FLEGT vers l'Union européenne. Pour le projet qui nous concerne, la direction générale de l'Environnement et les douanes ont déjà préparé les modalités de coopération et de vérification. Avant fin 2010, un protocole de collaboration sera finalisé.

Les accords de partenariat volontaire sont des accords commerciaux considérés comme compatibles avec les règles de l'OMC. Le règlement européen ne posera pas de conflit non plus étant donné que les opérateurs européens et les opérateurs en dehors de l'Union sont soumis aux mêmes règles.

03.03 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Cela évolue dans le bon sens. Évidemment encore trop lentement.

Nous avons été choqués par le fait que la Coopération au développement avait supprimé la question forestière de ses priorités. On injecte des moyens dans l'agriculture, les routes mais ces routes aident à la déforestation.

Visiblement, un gros problème de gouvernance se pose, puisque le code forestier congolais n'est pas appliqué. La Banque mondiale dispose d'un fonds multilatéral d'investissement pour la protection des forêts mais ce système semble pour le moment paralysé. *Greenpeace* a déposé plusieurs revendications auprès d'elle mais elles sont restées sans réponse.

La Belgique est un partenaire privilégié du Congo, c'est pourquoi vous devez vous en mêler autant, sinon plus, que le ministre de la Coopération au développement.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 12 h 03.