



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE VOLKSGEZONDHEID, HET
LEEFMILIEU EN DE MAATSCHAPPELIJKE
HERNIEUWING

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

woensdag

09-07-2008

Voormiddag

mercredi

09-07-2008

Matin

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

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
<i>DOC 52 0000/000</i>	<i>Parlementair stuk van de 52e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	<i>DOC 52 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 52e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>	<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i>
	<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>		<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>	<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>
<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>	<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>
<i>MOT</i>	<i>alle moties tot besluit van interpellaties (op beigegekleurig papier)</i>	<i>MOT</i>	<i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

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

INHOUD

- Vraag van de heer Mathias De Clercq aan de minister van Buitenlandse Zaken over "de dumping van illegaal elektronisch afval" (nr. 6329) 1
Sprekers: Mathias De Clercq, Paul Magnette, minister van Klimaat en Energie
- Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Klimaat en Energie over "de resultaten van de 60ste jaarvergadering van de Internationale Walvisvaartcommissie" (nr. 6758) 4
Sprekers: Colette Burgeon, Paul Magnette, minister van Klimaat en Energie
- Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Klimaat en Energie over "de door de constructeurs gebruikte methode voor het inschatten van het brandstofverbruik van hun voertuigen" (nr. 6772) 6
Sprekers: Karine Lalieux, Paul Magnette, minister van Klimaat en Energie
- Vraag van mevrouw Nathalie Muylle aan de minister van Klimaat en Energie over "het federaal plan Duurzame Ontwikkeling 2009-2012" (nr. 7011) 8
Sprekers: Nathalie Muylle, Paul Magnette, minister van Klimaat en Energie

SOMMAIRE

- Question de M. Mathias De Clercq au ministre des Affaires étrangères sur "l'abandon illégal de déchets électroniques" (n° 6329) 1
Orateurs: Mathias De Clercq, Paul Magnette, ministre du Climat et de l'Énergie
- Question de Mme Colette Burgeon au ministre du Climat et de l'Énergie sur "les résultats de la 60ème session annuelle de la Commission Baleinière Internationale" (n° 6758) 4
Orateurs: Colette Burgeon, Paul Magnette, ministre du Climat et de l'Énergie
- Question de Mme Karine Lalieux au ministre du Climat et de l'Énergie sur "la méthode utilisée par les constructeurs pour évaluer la consommation de leurs véhicules" (n° 6772) 6
Orateurs: Karine Lalieux, Paul Magnette, ministre du Climat et de l'Énergie
- Question de Mme Nathalie Muylle au ministre du Climat et de l'Énergie sur "le Plan fédéral de développement durable 2009-2012" (n° 7011) 8
Orateurs: Nathalie Muylle, Paul Magnette, ministre du Climat et de l'Énergie

COMMISSIE VOOR DE
VOLKSGEZONDHEID, HET
LEEFMILIEU EN DE
MAATSCHAPPELIJKE
HERNIEUWING

van

WOENSDAG 9 JULI 2008

Voormiddag

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

du

MERCREDI 9 JUILLET 2008

Matin

La séance est ouverte à 10.16 heures et présidée par Mme Muriel Gerkens.

De vergadering wordt geopend om 10.16 uur en voorgezeten door mevrouw Muriel Gerkens.

01 Vraag van de heer Mathias De Clercq aan de minister van Buitenlandse Zaken over "de dumping van illegaal elektronisch afval" (nr. 6329)

01 Question de M. Mathias De Clercq au ministre des Affaires étrangères sur "l'abandon illégal de déchets électroniques" (n° 6329)

01.01 Mathias De Clercq (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, woensdag 10 juni 2008 werd door de Duitse politie een grote controle gedaan op illegaal afvaltransport aan de Duits-Belgische grens. Ook de Belgische, de Luxemburgse en de Franse politiediensten ondersteunden deze actie. Dit kaderde in het programma van Impel, het European Union Network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law. Bij de controleactie werden diverse vrachtwagens met elektronisch afval tegengehouden die op weg waren naar de Antwerpse haven. In de haven van Antwerpen wordt het afval dan op schepen overgeladen om naar Afrika te worden verscheept. In deze Afrikaanse landen wordt dergelijk illegaal afval onder het mom van recyclage gedumpt.

Dit heeft natuurlijk bijzonder kwalijke gevolgen voor de plaatselijke bevolking, maar ook voor het milieu. Vaak wordt het deels kankerverwekkende afval dan ook nog eens ter plekke door kinderen verwerkt. Zo is het gebruikelijk dat printplaten boven vuurtjes worden gehouden of met zuren worden bewerkt. Hierdoor ontstaan allerlei deeltjes, waardoor giftige dampen vrijkomen die ook kanker kunnen veroorzaken. Die praktijken zijn natuurlijk totaal verwerpelijk, mijnheer de minister. Greenpeace schat dat slechts 30% van het afval legaal wordt ingezameld. De overige 70% zou in de illegaliteit verdwijnen. Die cijfers zijn natuurlijk bijzonder onthutsend.

Uit de gegevens waarover het beschikt, leidt Greenpeace af dat de havens van Antwerpen en Hamburg als draaischijven daartoe fungeren. Deze illegale handel in elektronische afval gebeurt via tussenhandelaars die bedrijven benaderen. Vooral het illegaal elektronisch afval van bedrijven in Oost-Europa neemt ongelofelijke proporties aan volgens de FOD Leefmilieu. Nochtans bestaat er omtrent de recyclage van elektronisch afval een strenge Europese milieuwetgeving waaraan ook de bedrijven van de nieuwe EU-

01.01 Mathias De Clercq (Open Vld): Dans le cadre du programme de "l'European Union Network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law" (IMPEL), des camions chargés de déchets électroniques ont récemment été interceptés alors qu'ils se dirigeaient vers le port d'Anvers. Ces déchets illégaux devaient être déversés dans des pays africains, avec toutes les conséquences nuisibles que de tels déversements impliquent pour la population locale et l'environnement. Ces déchets cancérogènes sont, par ailleurs, généralement traités par des enfants.

Selon Greenpeace, 30% seulement des déchets électroniques sont récoltés légalement, alors que le reste disparaît illégalement. Les ports d'Anvers et de Hambourg seraient les principales plaques tournantes de ce trafic illégal et moralement répréhensible, essentiellement en provenance d'Europe de l'Est.

Le ministre dispose-t-il d'éléments

lidstaten zich dienen te houden. Het is dan ook onbegrijpelijk dat Europese bedrijven uit puur winstbejag talloze vaak jonge levens in het arme Zuiden bedreigen.

Mijnheer de minister, heeft u aanwijzingen dat de haven van Antwerpen als een soort van draaischijf fungeert bij deze illegale internationale afvalstromen?

Ten tweede, heeft u het probleem van de dumping van illegaal elektronisch afval reeds aangekaart bij uw collega-ministers uit de nieuwe Oost-Europese lidstaten?

Zult u ook initiatieven nemen om dit een halt toe te roepen?

Hoe zou volgens u dit probleem moeten worden aangepakt? Heeft Impel voldoende slagkracht?

01.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer De Clercq, deze stromen van elektronisch afval komen voor in alle Europese zeehavens, niet alleen in Antwerpen. Er zijn dus geen aanwijzingen dat de haven van Antwerpen meer dan andere havens fungeert als draaischijf voor internationale illegale afvaltransporten.

Wat de doorvoer van afvalstoffen betreft, is thans de Europese verordening 1013 van kracht. Voor de controles, ook in de havens, wordt nauw samengewerkt met alle betrokkenen, waaronder de Gewesten, Binnenlandse Zaken, Financiën, Mobiliteit en Vervoer, Justitie, Volksgezondheid en Leefmilieu. In mijn DG staan drie diensten in voor de regelgeving, de administratieve opvolging en handhaving, risicobeheersing, productiebeleid en inspectie.

De afvalstromen worden vervoerd via de weg, per spoor en per schip. Handhaving heeft dan ook plaats op deze toevoerlijnen.

Wat de specifieke acties in Antwerpen betreft, kan ik hier het actieplan afvalfraude van de procureur des Konings te Antwerpen vermelden. Met de collega's uit Nederland organiseert men de havencontrole en daarnaast is er Aquapol, waarbij de Belgische collega's samenwerken met collega's uit Nederland, Frankrijk en Luxemburg.

Op jaarbasis worden door mijn administratie een groot aantal kennisgevingsdossiers afgehandeld en opgevolgd. Tevens worden grote hoeveelheden vrachtwagens en containers aan een fysieke controle onderworpen. In de havens worden tevens grote hoeveelheden documenten gecontroleerd.

Vanwege onze aanpak werd België in 2007 gevraagd om opleidingen te geven aan de collega's uit Estland. De Belgische bevoegde overheden werden gevraagd om opleidingen te geven aan onze collega's uit Estland. Vermits wij deze materie in de Europese Unie geharmoniseerd dienen aan te pakken, zal ik hiervoor mijn collega's uit de andere lidstaten contacteren, opdat er een coherent, Europees gesteund handhavingbeleid zou worden gevoerd. Ik zal niet nalaten u op de hoogte houden van de stappen die in deze zaak worden gezet.

In België kan de controle op de doorvoer van afvalstoffen worden

indiquant que le port d'Anvers sert de plaque tournante pour le trafic de ces déchets illégaux? Le ministre abordera-t-il ce problème avec ses collègues des nouveaux États membres de l'Union européenne d'Europe de l'Est? L'IMPEL a-t-il suffisamment de poids?

01.02 **Paul Magnette**, ministre: Ces flux illégaux de déchets électroniques concernent tous les ports maritimes européens, et il n'y a pas d'éléments qui permettraient de croire que le port d'Anvers jouerait davantage le rôle de plaque tournante que les autres.

Pour le transit de déchets, c'est le Règlement européen 1013/2006 qui est d'application et, pour les contrôles, nous travaillons en étroite collaboration avec toutes les instances concernées. Au sein de mon administration, les services Gestion des risques, Politique des produits et Inspection sont chargés de la réglementation, du suivi administratif et du contrôle. Les transferts de déchets se font par la route, le rail et les voies fluviales et maritimes, et toutes ces voies de transit sont contrôlées. Les actions spécifiquement ciblées sur le port d'Anvers comprennent des contrôles portuaires dans le cadre du plan d'action "Fraude en matière de déchets" du procureur du Roi à Anvers, des actions TFS et des contrôles Aquapol sur le réseau de navigation intérieure en collaboration avec nos collègues néerlandais, et des contrôles routiers au sein de l'espace BeNeFraLux en collaboration avec nos partenaires néerlandais, français et luxembourgeois.

verbeterd door een nog verder doorgedreven samenwerking tussen de verschillende administraties en handhavingsentiteiten. Ik zal onderzoeken hoe dat kan gebeuren.

Recente initiatieven, zoals het actieplan afvalfraude, dat onder impuls van het parket van de procureur des Konings van Antwerpen werd opgestart in 2008, worden door het directoraat-generaal gesteund via actieve deelname. Het Planbureau voorspelt een aanzienlijke toename van verkeer, met name van vrachtvervoer, in de komende decennia. België zal hierbij steeds meer als transitland fungeren. Derhalve zal ik mijn administratie vragen hieraan voldoende aandacht te schenken.

Het Impel-TFS-netwerk, het inspectienetwerk van de Europese Unie, is een forum voor informatie-uitwisseling en bundeling van resultaten van handhavingsactiviteiten. Via de contacten van het internationale Impel-TFS-netwerk wordt informatie over vermoedelijk illegale afvalstromen uitgewisseld tussen de handhavers in de verschillende lidstaten.

Hierdoor wordt port hopping, het verplaatsen van probleemstromen van de ene zeehaven naar de andere, voorkomen. Het verspreiden van zogeheten alarminformatie verhoogt de pakkans inzake illegale afvalstromen.

Mon administration assure chaque année le suivi d'un grand nombre de dossiers et de nombreux camions, conteneurs et documents sont contrôlés. En 2007, la Belgique a par ailleurs organisé une formation dans ce domaine pour des collègues estoniens.

J'ai l'intention de contacter mes collègues européens dans le but de parvenir à une politique de contrôle harmonisée.

En Belgique, le contrôle du transit de déchets peut encore être amélioré par un renforcement de la collaboration entre les différentes instances. Je ferai examiner cette collaboration. Le plan d'action relatif à la fraude en matière de déchets est soutenu par la direction générale sous la forme d'une participation active.

Le Bureau du Plan prévoit une augmentation considérable du transport de marchandises au cours des prochaines décennies et la Belgique fera de plus en plus fonction de pays de transit. Mon administration se penchera également sur ce problème.

Le réseau IMPEL-TFS est un forum pour l'échange d'informations et le regroupement d'activités de contrôle en matière de flux de déchets illégaux. On évite ainsi le "port-hopping", à savoir le simple déplacement de flux de déchets d'un port maritime à un autre. En outre, la diffusion d'informations d'alerte accroît le risque pour les trafiquants de flux illégaux de déchets d'être arrêtés.

01.03 Mathias De Clercq (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik meen dat het inderdaad essentieel is dat u uw collega's raadpleegt teneinde tot een harmonisering te komen om de zeer wezenlijke problematiek goed te kunnen aanpakken, want dit is echt onaanvaardbaar. Ik ben blij dat u ons op de hoogte zult houden. Het is belangrijk stevig aan de kar te trekken teneinde die verwerpelijke praktijken tot het verleden te doen behoren, in het belang van mens en milieu.

L'incident est clos.

01.03 Mathias De Clercq (Open Vld): Il est essentiel d'élaborer une politique européenne harmonisée en matière de trafic de déchets illégaux et je suis heureux que la Belgique joue en la matière un rôle de précurseur.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: Mme Avontroodt transforme sa question n° 5824 en question écrite. Mme Snoy a retiré sa question n° 6638.

02 Question de Mme Colette Burgeon au ministre du Climat et de l'Énergie sur "les résultats de la 60ème session annuelle de la Commission Baleinière Internationale" (n° 6758)

02 Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Klimaat en Energie over "de resultaten van de 60ste jaarvergadering van de Internationale Walvisvaartcommissie" (nr. 6758)

02.01 Colette Burgeon (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, la 60^{ème} session annuelle de la Commission Baleinière Internationale (CBI) se tenait du 23 au 27 juin 2008 à Santiago du Chili.

Rappelons que la CBI est chargée de mettre en œuvre la Convention de Washington de 1946 réglementant la chasse à la baleine et qu'elle compte 80 pays dont la Belgique.

Lors de cette 60^{ème} session, devait être débattue la réforme de la CBI. Celle-ci doit revoir complètement son mode de fonctionnement sous peine de paralysie. En effet, les décisions s'y prennent à la majorité des trois quarts lorsqu'elles impliquent une modification du règlement de la Convention (décisions de quotas, création de sanctuaires, etc.) et à la majorité simple dans les autres cas (recommandations et résolutions).

Par ailleurs, la CBI fonctionne sur base d'un texte fondateur trop souple qui permet à ses membres de contourner ses décisions, y compris les plus importantes comme le moratoire sur la chasse commerciale de 1986 (par le droit d'objection, article 5 ou par le droit à la chasse scientifique, article 8).

Monsieur le ministre, j'en viens à mes questions.

1. Les quotas de chasse scientifique échappent à tout contrôle puisqu'ils sont décidés de manière discrétionnaire par le pays chasseur selon la réglementation de la CBI. Ensuite, des études récentes montrent que la grande majorité des recherches scientifiques peuvent être effectuées sur des baleines vivantes. Des avancées ont-elles été obtenues afin de limiter ces quotas de chasse? La Belgique a-t-elle soutenu la proposition australienne de mise en place de programmes scientifiques régionaux utilisant des moyens non létaux?

2. Dans le cadre de la recherche d'un compromis relatif au Règlement de chasse révisé (RMS), quelle a été la position de la Belgique quant à l'abandon des chasses scientifiques en échange d'un retour conditionné à la chasse commerciale? Quelle a été la position de notre pays quant à l'interdiction pour les États pratiquant la chasse du droit de faire des objections au RMS, comme le permet la convention de Washington? Quelle a été la position de la Belgique quant à la mise en place d'un système d'inspection et de contrôle international, et quant au respect des sanctuaires de l'Océan Indien et de l'Antarctique?

3. La Belgique a-t-elle soutenu les projets de résolution australien et brésilien qui appellent à la création de nouveaux sanctuaires dans le

02.01 Colette Burgeon (PS): De zestigste jaarvergadering van de Internationale Walvisvaartcommissie (IWC) die van 23 juni tot 27 juni jongstleden in het Chileense Santiago werd gehouden, moest zich buigen over de hervorming van haar te strakke besluitvormingsproces en over de buitensporige soepelheid van het verdrag van Washington van 1946. De Walvisvaartcommissie ziet toe op de uitvoering ervan. Dit verdrag laat de leden echter de kans om het moratorium op de commerciële jacht van 1986 te omzeilen via het recht om een bezwaar in te dienen of via het recht op de wetenschappelijke jacht.

Waren er vorderingen wat de beperking van de quota voor de wetenschappelijke jacht betreft, waarover de landen waar gejaagd wordt, zelf beslissen? Steunde België het Australische voorstel om gebruik te maken van niet-dodelijke onderzoeksmethoden?

Wat was in het compromis betreffende de herziene beheersregeling ("Revised Management Scheme" – RMS) het standpunt van België over het afstappen van de wetenschappelijke jacht ten voordele van de commerciële jacht, over het verbod voor de landen waar op walvissen gejaagd wordt om bezwaar te maken tegen het RMS, over een internationale controle en over het ontzien van de wildreservaten?

Heeft België zich achter de oprichting van nieuwe wildreservaten geschaard in geval

Pacifique Sud-Ouest et dans l'Atlantique Sud, au cas où la chasse commerciale reprendrait un jour? Si oui, avec quels résultats?

4. A-t-on pu avancer significativement sur les bases d'une réforme CBI?

Je vous remercie d'ores et déjà pour vos réponses, monsieur le ministre.

02.02 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, madame Burgeon, la 60^{ème} réunion annuelle de la Commission baleinière internationale (CBI) n'a pas examiné la question de la chasse scientifique.

En effet, comme vous l'indiquez, un processus de réforme de l'organisation a été enclenché et met entre parenthèses pendant un temps les sujets controversés afin de favoriser le climat des discussions sur le futur de l'organisation, qui demeure souvent trop polarisée entre les pro-chasse et les conservationnistes.

La chasse dite scientifique sera discutée par un groupe de travail de 24 pays qui se réunira en principe en février et mars 2009 sous présidence indépendante et sous la supervision du président de la CBI.

La Belgique a soutenu ouvertement la proposition australienne pour le programme de recherche scientifique dans l'Océan Austral. Je me suis entretenu directement avec le ministre australien de l'environnement, qui est par ailleurs l'ancien chanteur de Midnight Oil, comme vous le savez peut-être.

Le "Règlement de chasse révisé" auquel vous faites référence ne figurait pas non plus à l'ordre du jour. Aucun compromis visant à troquer l'arrêt de la chasse dite scientifique contre un accord sur une chasse commerciale dans les eaux territoriales n'a été mis sur la table. La question fera le cas échéant partie intégrante d'une future position commune européenne si les ministres européens décident de reconduire cette approche en 2009. En effet, la position commune actuelle de l'Union n'était valable que pour cette réunion de Santiago.

La question du droit de faire objection au Règlement de gestion révisé en cas d'adoption sera à nouveau discutée par le groupe cité précédemment. La Belgique a jusqu'ici manifesté son souhait de supprimer ce droit d'objection. Nous sommes effectivement en faveur d'un système d'inspection et de contrôle international. Soyons clairs, les sanctuaires de l'Océan Indien et de l'Océan Austral n'empêchent pas la chasse dite scientifique mais seulement la chasse commerciale.

Les aires protégées de haute mer sont une priorité belge afin d'aider les stocks de baleines à récupérer un niveau viable.

Le sanctuaire de l'Océan Atlantique Sud a fait l'objet d'une présentation audiovisuelle car le Brésil et l'Argentine ont accepté de ne pas resoumettre une proposition officielle afin de garantir le succès des travaux sur l'avenir de la CBI. Le sanctuaire créé dans le Pacifique Sud-Ouest l'a été, il est vrai, au même moment que la cession de la CBI mais c'est un sanctuaire national chilien qui n'a pas

de commerciale jacht opnieuw zou worden geopend? Zo ja, met welk resultaat?

Werden vorderingen geboekt wat de hervorming van de bestaande regeling betreft?

02.02 Minister Paul Magnette: De Internationale Walvisvaart-commissie (IWC) heeft de kwestie van de jacht voor wetenschappelijke doeleinden niet onderzocht. Dat thema zal in februari-maart 2009 behandeld worden door een werkgroep van 24 landen onder een onafhankelijk voorzitterschap.

België heeft zijn steun verleend aan het Australisch voorstel voor een wetenschappelijk onderzoeksprogramma in de Zuidelijke IJszee.

Het herziene jachtreglement stond evenmin op de agenda. Er was evenmin sprake van een compromis in verband met een ruiloperatie tussen wetenschappelijke en commerciële jacht. Het zal zo nodig in een toekomstig gemeenschappelijk Europees standpunt worden opgenomen.

België heeft tot op heden de wens geuit om het recht van bezwaar tegen het herziene beheersreglement af te schaffen. De kwestie zal opnieuw besproken worden. We zijn voor een systeem van internationaal toezicht.

België hecht vooral veel belang aan de beschermde reservaten die de overlevingskansen van de walvispopulaties moeten vergroten.

De hervorming van de IWC die momenteel wordt uitgevoerd, betreft zowel de besluitvorming als fundamentele aangelegenheden. Het bereiken van een consensus is de hoofddoelstelling geworden.

Ten slotte blijkt uit de

besoin d'être autorisé par ladite commission.

Comme indiqué précédemment, la réforme de la Commission est en cours et porte à la fois sur des questions de processus décisionnel et sur des questions de fond. Un changement de règles de procédure a déjà été adopté afin d'éviter les propositions de dernière minute n'ayant pas fait l'objet de consultations et afin de ne plus permettre le vote de nouveaux membres s'ils ont accédé à la convention dans un délai inférieur à 30 jours avant le début de la réunion annuelle. La recherche du consensus est devenue l'objectif majeur du processus enclenché.

Enfin, le travail concret de la Belgique sur les collisions entre les bateaux et baleines, autre cause majeure du déclin des baleines, démontre que la Commission avance bien.

inspanningen van België in verband met de aanvaringen tussen schepen en walvissen dat de Commissie op de goede weg is.

02.03 Colette Burgeon (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Avoir incité à la suppression du droit d'objection est déjà positif. C'est un point important. Je me rends compte que la situation évolue très, très lentement. Même si nous ne pesons pas lourd parmi le nombre de pays représentés, je compte sur vous pour poursuivre les démarches. Vous avez évoqué la période de février ou mars 2009, au cours de laquelle 24 pays feront partie d'un groupe de travail. La Belgique figurera-t-elle parmi ceux-ci?

02.03 Colette Burgeon (PS): Het is al positief dat men aangezet heeft tot de schrapping van het recht van bezwaar, en ik reken op u om de demarches voort te zetten, met name in de werkgroep met vierentwintig landen. Maakt België daar deel van uit?

02.04 Paul Magnette, ministre: Je pense que oui, mais je n'en suis pas certain!

02.04 Minister **Paul Magnette:** Ik denk het wel.

02.05 Colette Burgeon (PS): Ce serait précisément l'occasion de travailler à ce sujet!

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

03 Question de Mme Karine Lalieux au ministre du Climat et de l'Énergie sur "la méthode utilisée par les constructeurs pour évaluer la consommation de leurs véhicules" (n° 6772)

03 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Klimaat en Energie over "de door de constructeurs gebruikte methode voor het inschatten van het brandstofverbruik van hun voertuigen" (nr. 6772)

03.01 Karine Lalieux (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, j'ai pris connaissance d'une enquête du magazine Test-Achats révélant que les consommations de carburant annoncées par un grand nombre de constructeurs étaient sous-évaluées. Sachant que les émissions de CO₂ sont directement liées à la consommation, cette information se révèle particulièrement inquiétante. En effet, les consommateurs sont demandeurs de limiter leur impact sur l'environnement et de réduire leur facture à la pompe, en dirigeant leur choix vers des véhicules plus sobres et moins consommateurs.

Or, selon cette étude, il s'avère qu'ils peuvent être trompés par les constructeurs qui leur vantent des consommations de carburant et des émissions de CO₂ sous-estimées, dans certains cas de plus de 30%. Par ailleurs, certains avantages fiscaux ou taxes sont établis sur la base du taux d'émission de CO₂ annoncé par ces constructeurs. Il apparaît donc inacceptable que des véhicules bénéficient indûment de ce type d'incitants.

03.01 Karine Lalieux (PS): Uit een studie van Test-Aankoop blijkt dat, hoewel de consumenten vragende partij zijn om hun impact op het milieu en hun benzineverbruik aan de pomp in te perken door te opteren voor wagens die zuiniger zijn in verbruik, zij bedot kunnen worden door de autoconstructeurs die hen voertuigen aansmeren met een ondergewaardeerd brandstofverbruik en CO₂-uitstoot van soms meer dan 30 procent. Het bedrag van bepaalde fiscale voordelen of taksen wordt bovendien vastgesteld op basis van het CO₂-uitstootgehalte dat de

Au regard de ces différents éléments, monsieur le ministre, quelles sont les dispositions réglementaires qui encadrent la méthodologie des constructeurs automobiles en matière de calcul et d'affichage, notamment publicitaire, de la consommation de carburant et de taux de CO₂ de leurs véhicules? Permet-elle une fiabilité suffisante des données annoncées par les constructeurs? Si les informations reprises par Test-Achats se confirment, entendez-vous prendre des mesures au niveau réglementaire pour prévenir tout abus de ce type?

Je prends ici pour exemple une Peugeot 107 1.0. Le constructeur annonce 109 gCO₂/km comme le SPF Environnement. Par contre, Test-Achats proteste et dit 135,29 gCO₂/km. Il en va de même pour Daihatsu: le constructeur annonce 104 gCO₂/km comme le SPF Environnement, tandis que Test-Achats dit 129 gCO₂/km. Cette différence est inquiétante! En réalité, toutes ces voitures ne devraient pas bénéficier d'avantages fiscaux.

03.02 Paul Magnette, ministre: Madame Lalieux, tout d'abord, je me réjouis tout comme vous que Test-Achats ait mis en évidence la consommation des voitures et leurs émissions de CO₂ comme critères importants dans son test. Ceci démontre que cette réflexion progresse et reflète la demande de nos concitoyens de faire des choix conscients dans leur consommation.

Par ailleurs, la directive européenne 2007/46 régit l'homologation des véhicules et définit la méthodologie de calcul de la consommation en carburant et des émissions de CO₂. L'objectif de cette méthodologie est de permettre la comparaison entre véhicules et hors des contextes de conduite, de circulation et d'usage. Les mesures sont réalisées au cours d'essais, qui simulent un parcours censé être représentatif d'une utilisation normale d'un véhicule en Europe avec un parcours en ville, hors ville et parcours mixte.

Ces essais sont constitués de successions de phases d'accélération et de freinage à basse vitesse ainsi qu'à des vitesses moyennes et hautes. Ces tests sont réalisés en laboratoire et non sur route. Se posent, dès lors, des problèmes de réalisme de l'essai. C'est la raison pour laquelle des travaux sont en cours pour redéfinir le cycle afin que l'analyse soit plus réaliste.

La procédure de tests est identique pour tous les véhicules, ce qui permet de les comparer. Il en résulte que certains véhicules peuvent avoir un bon score à l'homologation mais être moins bons lors de leur utilisation réelle. De plus, les options et les finitions des véhicules influencent la consommation. Deux véhicules couverts par une même homologation peuvent, en fait, avoir des consommations différentes alors qu'officiellement elles sont identiques.

J'ignore la méthodologie appliquée par Test-Achats, mais ces trois aspects peuvent expliquer des écarts que l'association relève. La plupart de ceux-ci sont relatifs à de petits véhicules avec de petits moteurs. Lorsqu'on considère des véhicules plus grands ou moyens, les écarts se réduisent.

Quant aux conséquences pour le consommateur, rappelons que l'idée est de promouvoir les voitures qui sont les moins consommatrices de

constructeurs de kopers ten onrechte voorhouden. Voertuigen komen dus ten onrechte in aanmerking voor dat soort van incentives.

Van welke reglementaire bepalingen gaat de methodologie inzake berekening en bekendmaking van het brandstofverbruik en het CO₂-gehalte van de voertuigen die de autoconstructeurs aanbieden, vergezeld? Als de informatie van Test-Aankoop klopt, zal u dan regulerende maatregelen nemen om dergelijk misbruik te voorkomen?

03.02 Minister Paul Magnette: De Europese richtlijn 2007/46 regelt de homologatie van voertuigen en definieert de berekeningsmethode van het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot. Sommige voertuigen scoren goed bij de homologatie, maar presteren minder goed bij reëel gebruik. Het verbruik wordt trouwens ook beïnvloed door opties en afwerkingen.

Ik weet niet welke methode Test-Aankoop toepast, maar de verschillen die de vereniging aantoon, gelden voor kleine voertuigen met kleine motoren. De verschillen zijn kleiner voor middelgrote of grote voertuigen.

Het is de bedoeling om wagens met het laagste brandstofverbruik en de kleinste CO₂-uitstoot te promoten. Het gaat dus om een relatief klassement dat de basis vormt voor de berekening van de fiscale voordelen die worden toegekend aan voertuigen met de laagste CO₂-uitstoot.

Bij verhoging van de drempels voor de fiscale aftrek met het gemiddelde verschil tussen de officiële en de vastgesteld uitstoot, blijft het fiscale voordeel quasi identiek voor alle voertuigen in de test. Het is van het allergrootste belang dat de gegevens

carburant et donc les plus économes et les moins émettrices en CO₂. Il s'agit donc d'un classement relatif. C'est ce classement relatif qui est la base pour le calcul des avantages fiscaux attribués aux voitures les moins émettrices.

Si on augmente les seuils utilisés dans la déduction fiscale de la différence moyenne entre émissions officielles et émissions réellement observées, on constate que l'avantage fiscal reste le même pour pratiquement toutes les voitures dans le test. Il est crucial que les données utilisées comme base pour les politiques et mesures que nous adoptons soient cohérentes avec la réalité et que nos concitoyens soient informés correctement. C'est pourquoi la révision des cycles d'essais fera l'objet de toute l'attention de mon administration.

03.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse très complète. Effectivement, aujourd'hui que les personnes se dirigent vers l'utilisation de plus petites voitures, j'espère que la méthodologie sera plus conforme à la réalité. L'émission de CO₂ et la consommation de carburant sont les premiers arguments de vente. Dès lors, tromper le consommateur et percevoir des primes indûment n'est pas une bonne démarche tant dans le chef d'un État que d'un consommateur.

Par ailleurs, monsieur le ministre, je crois que vous y travaillez mais il est important d'avancer dans une vraie labellisation avec des données très précises sur les voitures, de manière à ce que le consommateur soit informé et puisse opérer un choix réaliste.

overeenstemmen met de realiteit en dat onze medeburgers correct geïnformeerd worden. Daarom moeten we via de herziening van de testcycli tot een meer realistische analyse komen en ik zal dit zeker opvolgen.

03.03 Karine Lalieux (PS): Bedankt voor dit uitgebreide antwoord. Ik hoop dat de methodologie beter aan de realiteit zal beantwoorden nu meer en meer mensen voor kleinere wagens opteren. De CO₂-uitstoot en het brandstofverbruik zijn de belangrijkste verkoopargumenten. De consument misleiden en onterecht premies opstrijken is geen goede aanpak.

Het is daarenboven belangrijk te evolueren naar een echte "labelling" die gepaard gaat met zeer duidelijke gegevens over de wagens, zodat de consument geïnformeerd is en een realistische keuze kan maken.

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

La **présidente**: La question n° 6820 de Mme De Bue est transformée en question écrite.

De **voorzitter**: Vraag nr. 6820 van mevrouw De Bue wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

04 Vraag van mevrouw Nathalie Muylle aan de minister van Klimaat en Energie over "het federaal plan Duurzame Ontwikkeling 2009-2012" (nr. 7011)

04 Question de Mme Nathalie Muylle au ministre du Climat et de l'Énergie sur "le Plan fédéral de développement durable 2009-2012" (n° 7011)

04.01 Nathalie Muylle (CD&V - N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, 30 juni 2008 is voorbij en dus ook de periode waarin advies over het voorontwerp van het federaal plan Duurzame Ontwikkeling kon worden uitgebracht. Ook de commissie voor de Volksgezondheid heeft heel constructief aan het plan meegewerkt.

Het was in het voorontwerp de bedoeling dat burgers, verenigingen en middenveld zich over bedoeld voorontwerp konden uitspreken.

Ik had nu, na 30 juni 2008, graag van u het volgende geweten.

04.01 Nathalie Muylle (CD&V - N-VA): Des remarques à propos de l'avant-projet de plan fédéral de développement durable pour la période 2009-2012 pouvaient être transmises jusqu'au 30 juin. Combien de réactions a-t-on enregistrées? Leur nombre a-t-il augmenté par rapport aux consultations précédentes?

Quelles sont les étapes suivantes?

Hoeveel mensen brachten effectief hun advies over het voorontwerp uit?

Hoe verhouden de cijfers zich ten aanzien van vorige voorontwerpen? Gaat het om meer of minder mensen?

Wat mij ook heel sterk interesseert en ook uit het debat in de commissie naar voren kwam, is de volgende vraag. Wat zijn nu de verdere stappen inzake timing en budgettering? Wat zijn de stappen die de rest van het jaar door de regering zullen worden gezet?

04.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Muylle, er waren ongeveer 350 respondenten; dat wil zeggen reacties van verschillende personen of bronnen.

Er werd nog geen analyse gemaakt van het aantal individuele personen en van het aantal instellingen die reageerden. Voornoemde analyse zal worden uitgevoerd nadat de inhoud van de opmerkingen werd behandeld.

Het staat vast dat er minder reacties waren dan tijdens de twee vorige consultaties. Dat kan aan de hand van verschillende factoren worden uitgelegd.

Ten eerste, het document is in de eerste plaats voor openbare autoriteiten en stakeholders bedoeld omdat het samenwerkingsprocessen tussen federale administraties tot stand wil brengen. Het is niet de bedoeling dat het voor sensibilisatie wordt gebruikt. Dat werd aan het begin van het proces terdege verduidelijkt in een oriëntatienota waarin de doelstellingen van het voorontwerp werden vermeld.

Ten tweede, het PODO dat met de consultatie werd belast, heeft dus vooral bepalingen opgesteld met de bedoeling reacties vanwege de volgende doelpublieken uit te lokken: lokale, gewestelijke en gemeenschapsautoriteiten en stakeholders.

Er werden aan verenigingen subsidies toegekend om hun leden tot reacties aan te sporen. Er zijn dus geen grote, betalende communicatieprojecten in de audiovisuele media geweest.

Ten derde, het is voor het federale niveau niet eenvoudig om op basis van een dergelijk omvangrijk document en op een algemene manier een rechtstreeks raadpleging van de burger uit te voeren. Dat bewijzen de twee vorige raadplegingen. Daarom werd beslist om voor de raadpleging van de betrokken partijen geen belangrijke middelen te mobiliseren en de beschikbare middelen te gebruiken.

Wat de volgende fases betreft, kan ik het volgende meedelen. Om de logica te volgen die tot het opstellen van het voorontwerp van plan heeft geleid, is eerst een administratief proces gepland binnen de ICTO tot en met eind juli 2008. Het secretariaat van de ICTO dat door het PODO wordt verzekerd, beheert het behandelingsproces met de deskundigen van de ICTO, die uit alle federale administraties voortkomen.

Bedoelde administratieve werkgroep van de ICTO zal aan de leden

04.02 **Paul Magnette**, ministre: Nous avons recensé environ 350 réactions mais leur provenance n'a pas encore été analysée. Cela ne se fera qu'après examen du contenu des remarques.

Les réactions ont été bien moins nombreuses que les fois précédentes. Il y a plusieurs explications à cela. Ainsi, le document était destiné en premier lieu aux autorités publiques et pas tant à la population. C'est pourquoi le SPF Développement durable a surtout voulu susciter les réactions des autorités locales, régionales et communautaires. Nous n'avons donc pas financé de grandes campagnes de communication dans les médias audiovisuels. Enfin, il n'est pas facile de consulter directement le citoyen à propos d'un document aussi volumineux.

Un processus administratif est encore en cours au sein de la Commission interdépartementale du développement durable (CIDD). Un groupe de travail administratif soumettra aux membres de la CIDD un texte qui sera examiné en septembre. Le CIDD proposera ensuite un projet de plan au gouvernement. Elle communiquera les résultats des discussions à toutes les personnes qui y auront contribué.

Il est actuellement déjà procédé à l'évaluation des moyens de coordination de la politique fédérale de développement durable inscrite dans l'accord de gouvernement.

van de ICTO – de vertegenwoordigers van de ministers – een tekst voorleggen die in september 2009 zal worden besproken.

Vervolgens zal de ICDO aan de regering een ontwerp van plan voorstellen, zoals voorzien in de wet van 5 mei 1997. Aan het einde van het proces zal de ICDO aan iedere persoon of instelling die heeft meegewerkt aan de raadpleging het resultaat van de bemerkingen opsturen.

Zoals u ongetwijfeld weet, voorziet het regeerakkoord parallel hiermee in een algemene evaluatie van de coördinatiemiddelen van het federaal beleid voor duurzame ontwikkeling. Die evaluatie wordt momenteel uitgevoerd.

04.03 Nathalie Muylle (CD&V - N-VA): Mijnheer de minister, kunt u mij zeggen in welke grootte van orde er minder reacties zijn?

Ik begrijp uw doelstellingen. Het plan, het voorontwerp, was effectief meer gericht naar lokale overheden en openbare besturen dan naar de brede bevolking. Ik heb er dan ook begrip voor dat er minder sensibilisatie rond is geweest, ook naar de publieke opinie.

Is het echt veel minder?

04.04 Minister Paul Magnette: Mevrouw Muylle, ik heb die cijfers niet.

04.05 Nathalie Muylle (CD&V - N-VA): Mijnheer de minister, de rest van het proces zal dit jaar zeker worden vervolgd. We zullen dus afwachten. Straks komen we daarop nog terug in het raam van de bespreking van de Lente van het Leefmilieu. Ik blijf er namelijk van overtuigd dat die twee processen toch heel nauw samen blijven lopen. We zien dat ook aan heel wat van de onderwerpen die zowel in de Lente als in het voorontwerp staan. Ik vermoed dus dat er daarover in de loop van dit jaar in de commissie nog voort zal worden gediscussieerd.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le développement des questions et interpellations se termine à 10.40 heures.

De behandeling van de vragen en interpellaties eindigt om 10.40 uur.

04.03 Nathalie Muylle (CD&V - N-VA): Selon le ministre, les réactions ont été moins nombreuses. Peut-il préciser la différence par rapport aux consultations précédentes?

04.05 Nathalie Muylle (CD&V - N-VA): Je suppose que ce point sera encore largement abordé lors des discussions sur le Printemps de l'Environnement.