

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

du

MARDI 9 MARS 2021

Matin

COMMISSIE VOOR ENERGIE,
LEEFMILIEU EN KLIMAAT

van

DINSDAG 9 MAART 2021

Voormiddag

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

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

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

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

01.01 **Kurt Ravyts** (VB): Mevrouw de minister, heel recent werd er een evaluatie gemaakt van de eerste maand van de zone 30 in Brussel. In die triomfantelijke evaluatie ligt de nadruk op het feit dat automobilisten gemiddeld 9 % trager rijden, terwijl de reistijd om op de bestemming te geraken, toch niet is toegenomen. Op het eerste gezicht is de logica simpel: hoe sneller men rijdt, hoe meer brandstof de wagen verbruikt, met des te meer CO₂-uitstoot in de atmosfeer. Op de webstek van bijvoorbeeld de gemeente Schaarbeek staat dat de invoering van de algemene zone 30 voor minder CO₂-uitstoot zorgt en dus ook de luchtkwaliteit verbetert. Bovendien zou de auto minder verbruiken als men trager rijdt.

Klopt die laatste bewering wel? De vraag luidt of die logica wel zo eenduidig is. Werd er ooit bij stilgestaan dat de algemene invoering van een zone 30 juist tot meer brandstofverbruik leidt en dus kan resulteren in precies meer CO₂-uitstoot? Immers, benzinewagens verbruiken juist meer bij onstabiele snelheden, remmen en weer accelereren, terwijl het verbruik een optimum vertoont qua uitstoot in geval van een constante snelheid van ongeveer 70 kilometer per uur. Die snelheid moet zo veel mogelijk kunnen worden aangehouden om het verbruik en de CO₂-uitstoot te drukken. Dat geef ik u mee voor wat het waard is.

Mevrouw de minister, hoe beoordeelt u het gegeven dat in een nog onvoldoende geëlektrificeerd wagenpark de veralgemeende invoering van een zone 30 niet alleen in Brussel maar in alle grootstedelijke omgevingen wel eens tot meer CO₂-uitstoot kan leiden?

Kortom, er is pas een lagere CO₂-uitstoot door de veralgemening van de zone 30 bij minder verplaatsingen met de auto en een toename van minder vervuilende vervoersmodi.

01.02 **Minister Zakia Khattabi**: Mijnheer Ravyts, ik beaam dat een benzine- of dieselwagen niet gebouwd is om tegen 30 of zelfs 50 km/u te rijden, maar ik stel ook vast dat de toename van het stedelijke wegverkeer tijdens de spitsuren ervoor zorgt dat wagens vertragen of zelfs tot stilstand komen, zodat de prestatie van die wagens nooit optimaal is. Dat zorgt voor een overconsumptie van brandstof per afgelegde kilometer, evenals een stijging van de uitstoot van CO₂ en luchtvervuilende stoffen. De reistijden worden langer en hebben gevolgen op onder andere de werkorganisatie en de terugkeer naar huis.

De beschikbare studies over de impact van een verlaging van de snelheidslimiet van 50 naar 30 km/u op het verschil in uitstoot door voertuigen leveren geen afdoende bewijs om als argument voor of tegen de zone 30 te worden aangevoerd. Het effect daarvan is duidelijk marginaal in vergelijking met andere factoren, zoals de massa van de voertuigen, het verkeer of de verkeersvlotheid die een verlaging van de maximumsnelheid

toelaat.

Daarnaast past de snelheidsbeperking in een trend waarbij de grote steden voorrang willen geven aan de zwakke weggebruikers, de voetgangers en fietsers.

Zoals ik het zie, zijn er bij die beleidskeuzes, die volledig aan de Gewesten toebehoren, ook gegronde veiligheidsoverwegingen betrokken. De integratie van de auto in een beleid van zachte mobiliteit, deelmobiliteit en openbaar vervoer vereist een convergentie van de verplaatsingssnelheden om te zorgen voor een of meer optimale vervoerscombinaties.

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

01.03 Kurt Ravyts (VB): Mevrouw de minister, u zegt dat er geen afdoende bewijs is om het klimaat als argument voor of tegen de zone 30 te gebruiken. Ik kan daar nog in meegaan, maar ik zou wel willen beklemtonen dat men in de communicatie de nadruk legt op het effect op het aantal verkeersdoden, de geluidshinder en de arbeidsorganisatie. Ik ben en blijf ervan overtuigd dat de zone 30 niet direct de meest optimale klimaatmaatregel is.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Samengevoegde vragen van

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

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

02 Questions jointes de

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

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

02.01 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, mijn vraag dateert van half februari. De week ervoor bleek de invoering van een koolstoftaks opnieuw voer voor discussie. Eerst was er het pleidooi van de gouverneur van de Nationale Bank, de heer Wunsch, voor een dergelijke taks als middel om de strenge klimaatdoelstellingen te halen. Daarna gaf ook mevrouw De Bleeker, uw collega in de federale regering, aan dat ze dat idee genegen was.

Bent u het eens met staatssecretaris De Bleeker? Hebt u al contact gehad met haar over dat onderwerp? Zo ja, met welk resultaat?

U pleitte zelf eerder ook al voor de invoering van een koolstoftaks, hoewel dit niet uitdrukkelijk in het regeerakkoord werd opgenomen. Wat is het huidige standpunt van de regering hierover? Werde de invoering van zo'n taks al besproken binnen de regering? Zult u er alsnog voor pleiten?

Hoe moet zo'n koolstoftaks er volgens u dan uitzien?

Het woord koolstoftaks lijkt te impliceren dat CO₂-uitstoot vandaag nog niet wordt belast. Dat is uiteraard wel het geval. Zo kunnen accijnzen beschouwd worden als een CO₂-belasting. Welke ton CO₂ wordt volgens u vandaag dan nog niet belast?

02.02 Kris Verduyck (sp.a): Mevrouw de minister, er zijn, zoals vermeld, de voorbije weken een aantal uitspraken gedaan. Ik zal er nog een aan toevoegen. Vlaams minister Demir, heeft een nieuwe studie besteld over de CO₂-heffing. Haar voorgangster, mevrouw Schauvliege, had ook al een studie besteld. Ik citeer uit de conclusies van het studiebureau: "Deze studie bevestigt dat een CO₂-heffing een belangrijk instrument kan zijn om de emissies in Vlaanderen te verminderen. Zelfs bij een beperkt heffingsbedrag wordt reeds een effect waargenomen op de CO₂-uitstoot."

De CO₂-heffing met het prijspad gebruikt in deze studie zou een significant deel van de doelstellingen voor

gebouwen van het ontwerp Vlaams klimaatbeleidsplan kunnen verwezenlijken."

Verder schrijft men dat een CO₂-heffing de beleidsmakers de ruimte geeft om verder beleid in verband met energietransitie te financieren, maar men kan natuurlijk ook directe teruggaven financieren voor de bevolking en de bedrijven om de impact op hen te verminderen. Bovendien kan dat bijkomende positieve gevolgen hebben, zoals een vermindering van de filedruk en van de uitstoot. Tot slot toont de studie aan dat er mogelijkheden bestaan die de negatieve effecten tegengaan en een positief netto-effect op de sociaal kwetsbare groepen creëren.

Dat zijn toch een aantal interessante bevindingen. De Vlaamse minister blijkt ondanks alles niet heel enthousiast te zijn, maar heeft wel een nieuwe studie besteld. Ik ben benieuwd welke richting die zal uitgaan. Wat ik mij vooral afvraag, is hoe u hiernaar kijkt. Elke milieueconoom in de wereld zegt dat we die groene taxshift nodig hebben. De vraag is hoe we dat in ons land zullen doen.

Zou u het een goede zaak vinden dat Vlaanderen op eigen houtje een CO₂-heffing invoert of is het beter dat we één globaal systeem zouden hebben in ons land? Pleegt u daarover overleg met de Vlaamse minister? Weet u wat de bedoeling van die nieuwe studie is?

Wat is de stand van zaken van - en daar moet ik de vorige spreker toch deels tegenspreken - de in het regeerakkoord aangekondigde groene taxshift?

02.03 Minister **Zakia Khattabi**: Mijnheer de voorzitter, collega's, het regeerakkoord stelt uitdrukkelijk dat in het kader van een bredere fiscale hervorming de fiscaliteit zal worden bestudeerd om ze klimaat- en milieuvriendelijker te maken. Ook zal men hiervoor vertrekken vanuit het principe dat de vervuiler betaalt, om het gebruik van fossiele brandstoffen zoveel mogelijk te ontmoedigen door de invoering van een fiscaal sturend instrument dat via prijssignalen zou werken.

Het regeerakkoord stelt verder dat het belangrijk is dat tegelijkertijd in een flankerend beleid wordt voorzien en dat de concurrentiepositie van bedrijven en de koopkracht van gezinnen worden gevrijwaard. Het standpunt van de federale regering lijkt mij in die zin heel duidelijk. Mijn collega Van Peteghem neemt hierin de leiding.

Als minister van Klimaat is het mijn plicht om duidelijk te maken dat wij in België alle mogelijke beleidsmaatregelen zullen moeten inzetten om onze ambitieuze klimaatdoelstellingen voor 2030 en 2050 te halen. Een koolstofarifiering als fiscaal sturend instrument past hier uiteraard bij en zal dan ook verder worden geanalyseerd, zoals voorzien in het Nationaal Energie- en Klimaatplan.

U verwees naar de recente uitspraak van de heer Wunsch. Hij sluit zich met zijn pleidooi eigenlijk aan bij de meeste economen die reeds lang pleiten voor het invoeren van een koolstofprijs als centraal instrument in een mix van beleidsmaatregelen om de transitie naar een klimaatneutrale samenleving te realiseren.

Ook hebben de Europese Commissie, de OESO en het IMF ons land reeds meermaals aanbevolen om werk te maken van zulk een fiscaal sturend instrument. Vele landen, onder andere onze buurlanden, hebben reeds zulk een instrument ingevoerd of zijn ermee bezig.

Er zijn verschillende opties voor het invoeren van een koolstofarifiering die allemaal in overweging kunnen worden genomen. Ik ga mij nu niet uitspreken over welke optie het best zou worden ingevoerd. Een expliciete CO₂-prijs bestaat momenteel in België alleen voor installaties die onder het Europese systeem voor verhandelbare emissierechten vallen. Voorts kunnen wij bediscussiëren of andere reeds bestaande heffingen, zoals accijnzen, ten minste gedeeltelijk als een belasting op CO₂-uitstoot kunnen worden gezien. Wij kunnen echter alleszins niet stellen dat deze heffingen expliciet om die reden werden ingevoerd. Het is ook zo dat het algemeen belastingniveau van verschillende fossiele brandstoffen in België lager ligt dan in de ons omringende landen. De vele buurlanden die reeds een koolstofheffing hebben ingevoerd, hebben dat trouwens gedaan door een expliciete prijs op CO₂ te plakken.

Dan kom ik tot de vraag over de Vlaamse situatie. Ik ben op de hoogte van de PwC-studie uit 2019 die terug te vinden is op de website van het Departement Omgeving van de Vlaamse overheid.

De PwC-studie herbevestigt veel van de conclusies waarop mijn administratie al was uitgekomen in het nationaal debat over koolstofarifiering. Ik heb momenteel geen overleg met mijn Vlaamse collega over dit

thema omdat dat niet aan de orde is.

Wat uw vraag betreft over het beste overheidsniveau om een koolstofarifiering in te voeren, staat het iedere entiteit vrij om binnen haar bevoegdheden maximaal een doeltreffend klimaatbeleid te voeren. Toch zijn er goede argumenten om koolstofarifiering op een zo hoog mogelijk schaalniveau in te voeren omdat het de grenseffecten beperkt, het gelijke speelveld vergroot en de administratieve lasten vermindert.

02.04 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, sta mij toe dat ik heel even reageer op collega Verduyck die naar de Vlaamse minister verwijst. Waarschijnlijk haalt hij de mosterd uit *De Standaard* van gisteren, waarin verkeerdelijk wordt verwezen naar minister Demir die een vervolgstudie laat doen op de PwC-studie die u aanhaalt. De studie die minister Demir laat doen en waarvan sprake was in *De Standaard* wil bekijken welk effect de uitbreiding van het ETS naar gebouwen en transport zou hebben in Vlaanderen. Dat is dus een totaal andere studie dan degene die PwC voerde en dat was een beetje onduidelijk in de krant. Bij dezen heb ik dat voor u rechtgezet, mijnheer Verduyck.

Mevrouw de minister, het regeerakkoord zegt inderdaad dat de fiscaliteit moet worden hervormd om het gebruik van fossiele brandstoffen te ontmoedigen. U wilt niet opnieuw zeggen dat er een koolstofaks komt. U zegt het omfloerst en ik begrijp dat eigenlijk wel. Ik herinner u eraan dat u bij de start van de regering pleitte voor de koolstofaks. Toen heeft uw vice-eersteminister Gilkinet dat brandje geblust door te zeggen dat er geen koolstofaks zou komen. Als ik vraag hoe zo'n koolstofaks eruit moet zien, dan verwijst u naar minister Van Peteghem. Ik neem er dus akte van dat u daar, als transversaal klimaatminister, zeer vaag over blijft.

Volgens de PwC-studie – de heer Verduyck heeft ze gisteren ook gelezen – komen er toch nog wel wat kosten bij voor de mensen.

Er werden simulaties gemaakt van mensen die met een verbrandingsmotor rijden en verwarmen met gas of stookolie. Dat zijn nogal wat mensen: het gaat over heffingen van 20, 50 of 75 euro extra, vandaag of in 2019. Tegen 2030 zal volgens de studie de prijs per ton CO₂ van 10 euro naar 100 euro stijgen. Bij die bedragen komt overal een nul bij en dat wil wat zeggen voor de mensen. Die bedragen kunnen worden ontweken, mevrouw de minister, door warmtepompen, elektrische wagens enzovoort. U kunt zich dat permitteren en ik ook, maar dat ligt veel moeilijker voor veel mensen en voor de bedrijven die zorgen voor de jobs voor die mensen. Daarom vind ik het jammer dat u blijft hangen in wollige dromen over CO₂-heffingen en groene fiscaliteit, zonder dat u concreet laat weten welke andere lasten zullen verminderen of verdwijnen, in welk beleid zal worden geïnvesteerd en hoe het geld weer bij de mensen komt. Ik volg dat samen met de collega's verder op.

De **voorzitter**: Mag ik u vragen om te letten op de tijdslimieten bij de replieken? Collega Verduyck, u haalt de mosterd op de verkeerde plaats.

02.05 Kris Verduyck (sp.a): Mevrouw de minister, ik denk dat er goede argumenten zijn om zulk een systeem in heel het land op te zetten, dat is heel duidelijk.

Collega Raskin, bedankt voor de verduidelijking inzake het artikel in *De Standaard*. De conclusies van die studie zijn wel zeer duidelijk. Daar volg ik toch de aarzeling van uw partijgenoot in het Vlaams Parlement, die ik daar wel over hoor. In deze commissie worden heel vaak anderen geciteerd. De laatste weken werd heel vaak Bill Gates geciteerd met een uitspraak over kernenergie. In zijn nieuwe boek komt hij tot de conclusie dat er absoluut een prijs moet worden geplakt op broeikasgas. Dat vindt hij ontzettend belangrijk om de efficiëntie van het gebruik ervan te verhogen. Dat is opmerkelijk voor iemand die zich in het verleden altijd tegen overheidsinmenging heeft uitgesproken.

Wat we zullen moeten doen, is niet zozeer discussiëren over de koolstofarifiering op zich: dat systeem zullen we absoluut nodig hebben.

U haalt terecht een aantal punten aan zoals een sociaal gestuurd beleid ter zake. We mogen het de gezinnen die het vandaag al moeilijk hebben niet nog moeilijker maken. Dat is inderdaad zeer belangrijk.

Een andere belangrijke vraag is wat we met de opbrengst van de tarifiering zullen doen. U gaat ervan uit dat dit een platte taks is. Er zijn echter heel veel mogelijkheden om daar andere zaken mee te doen. Mijnheer Raskin, het is heel unfair dat appels uit uw streek in de winkel voor quasi dezelfde prijs worden verkocht als

appels uit Nieuw-Zeeland, terwijl de impact van die laatste appels op ons leefmilieu veel groter is. Daar moeten we oplossingen voor zoeken.

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

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

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

03.01 Kurt Ravyts (VB): Mevrouw de minister, deze vraag sluit naadloos aan bij het minidebat van daarnet. Het Europese ETS ging dit jaar fase IV in. De ambitieuzere uitstootdoelstellingen van de EU impliceren dat het systeem voor die fase opnieuw moet worden herzien, nadat dat eerder begin 2018 al is gebeurd. Om de nieuwe CO₂-doelstellingen te halen, zal het tempo van de jaarlijkse vermindering van het aantal beschikbare emissierechten moeten versnellen. Met betrekking tot de nieuwe koolstofreductiedoelstellingen en het effect daarvan op de koolstofprijsstelling geldt dat op dit moment enkel voor de industrie en voor de luchtvaart.

De mobiliteitssector valt vooralsnog niet onder dat systeem, maar de Europese Commissie overweegt om het ETS uit te breiden naar het wegtransport. In juni wordt een eerste voorstel van de EU verwacht. De Europese Commissie overweegt daarbij een upstreambenadering, waarbij de brandstofleveranciers de emissierechten zouden verwerven. Indien ervoor gekozen wordt dat de brandstofleveranciers de emissierechten moeten betalen, past dat niet binnen het kosteneffectieve handelssysteem dat de ETS-richtlijn beoogt. Het emissierecht wordt dan in feite een belasting, omdat degene die het recht moet betalen geen mogelijkheid heeft om kostenefficiënte maatregelen te nemen ter vermindering van emissies.

Het aanpassen van de richtlijn vereist in ieder geval instemming van de lidstaten. De Vlaamse regering is kritisch en heeft bezwaren om het ETS uit te breiden naar stookolie, gas, benzine en diesel. Ze vreest een toename van de energiearmoede wanneer er bijvoorbeeld een koolstofprijs op stookolie zou komen.

Mevrouw de minister, kunt u meer toelichting geven bij de vragenlijst die de Europese Commissie aan de lidstaten heeft bezorgd en bij de Belgische betrokkenheid bij de procedures die moeten leiden tot een herziening van de richtlijn?

Wat is het standpunt van de federale regering ter zake? Hoe kunnen negatieve sociale gevolgen in die aangelegenheid worden vermeden?

03.02 Minister Zakia Khattabi: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Ravyts, in juni zal de Europese Commissie inderdaad een reeks voorstellen op tafel leggen om de Europese klimaat- en energiewetgeving aan te passen aan de nieuwe doelstelling om de Europese broeikasgasemissies tegen 2030 te reduceren met minstens 55 %, het zogenaamde Fit for 55-pakket. Ze lanceerde in dat verband eind vorig jaar enkele publieke consultaties over de verschillende wetgevende dossiers.

Binnen België werden gezamenlijke ontwerpantwoorden voorbereid, maar jammer genoeg kon er ondanks alle inspanningen niet voor alle consultaties een consensus worden gevonden tussen de vier betrokken autoriteiten: de gewesten en de federale staat. Zo kon er voor de ETS- en ESCR-publieksconsultaties geen Belgische bijdrage ingestuurd worden.

In haar mededeling en effectenanalyse over de nieuwe 2030-doelstelling beschreef de Commissie alvast haar ideeën en de opties voor de hervorming van het klimaat- en energiekader. Hierin wordt de belangrijke rol benadrukt die een koolstofprijs kan en moet spelen, ook in de huidige niet-ETS-sectoren. Het is zo goed als zeker dat de Commissie zal voorstellen om de scheepvaart in het EU ETS te integreren. Om een koolstofprijs in te voeren in andere huidige niet-ETS-sectoren, met name wegtransport en gebouwen, legt ze verschillende opties op tafel, zoals het integreren van deze sectoren in het huidige EU ETS, de creatie van een aparte ETS, eventueel als een tijdelijke overgangmaatregel, of nationale koolstofprijzen via emissiehandelssystemen of via de fiscaliteit, met eventueel een minimumkoolstofprijs op EU-niveau via de energiebelastingrichtlijn die eveneens in herziening wordt gesteld.

Bij de integratie van die sectoren in een emissiehandelssysteem zou inderdaad een upstreambenadering nodig zijn omdat het praktisch onmogelijk is voor elk gebouw of transportmiddel de uitstoot te meten en te

verifiëren en elke individuele burger of onderneming daarna zelf uitstootrechten te laten verwerven op de ETS-markt om hun uitstoot af te dekken.

Zo'n upstreambenadering doet echter niets af aan het kosteneffectieve karakter van het handelssysteem. Het prijssignaal blijft aanwezig voor de eindverbruiker, aangezien de leveranciers de prijs van de aangekochte rechten zullen doorrekenen. Ook bij een koolstofprijs via de fiscaliteit wordt de eindverbruiker trouwens gestimuleerd om zijn uitstoot terug te dringen, ook al wordt de belasting meegerekend in de verkoopprijs van brandstoffen. Het verschil met een koolstofprijs via de fiscaliteit is dat een prijs via een emissiehandelssysteem niet vastligt, maar het resultaat is van vraag en aanbod. Hoe de prijs ook wordt ingevoerd, het is inderdaad belangrijk dat degene die hem zou dienen te betalen, de mogelijkheid heeft om dat te vermijden door zijn emissie te beperken. Net als onze bedrijven hebben gezinnen deze mogelijkheid nu al, maar het is zeker zaak een beleid te voeren dat alternatieven voor het gebruik van fossiele brandstoffen verder ondersteunt en toegankelijk maakt voor iedereen, ook voor de kwetsbaarste groepen in de samenleving.

De Europese Commissie zal na verdere analyse van de verschillende opties haar finale voorstellen op de tafel leggen in juni. Vanuit België hebben wij reeds aangegeven dat een koolstofprijs een centraal instrument is in een kosteneffectief klimaatbeleid en dat wij goed moeten onderzoeken welke de optimale manier is om deze in te voeren in niet-ETS-sectoren. Zo gaf de Commissie terecht al aan dat ook bijkomende maatregelen, naast een koolstofprijs, essentieel zijn om kosteneffectieve reducties te verwezenlijken. Het uiteindelijke kader mag aldus de prikkels niet ondergraven voor het aannemen van deze maatregelen op het nationale of lokale niveau, wat in het geval van de integratie van deze sectoren in een Europees systeem een risico kan vormen. Het is belangrijk de impact van de verschillende opties, ook op de sectoren die momenteel onder het ETS-systeem vallen, goed te onderzoeken en te garanderen dat alle sectoren hun kosteneffectieve bijdrage leveren.

Ten slotte is de sociale impact een belangrijk aandachtspunt en zet ik mij volledig in voor een rechtvaardige transitie, waarbij niemand wordt achtergelaten.

Dat aspect werd trouwens al onderzocht in het kader van het Belgische nationaal debat over koolstofarifiering dat in 2017-2018 plaatsvond. Dat debat toonde eerst en vooral aan dat een koolstofprijs essentieel is voor een effectief en efficiënt klimaatbeleid, wat in het belang van ons allen is. Een sterk klimaatbeleid biedt daarnaast kansen voor nieuwe jobs, een gezonde leefomgeving en een grotere welvaart, wat ook de meest kwetsbaren ten goede moet komen.

Daarnaast heeft het nationaal debat aangetoond dat het perfect mogelijk is om de opbrengsten van een koolstofheffing in te zetten om mogelijke negatieve distributieve effecten aan te pakken, zonder evenwel het koolstofprijssignaal te verstoren. Verschillende analyses tonen aan dat zo'n herverdeling net gunstig kan zijn voor de meest kwetsbare groepen. Het is ten slotte essentieel om iedereen, in het bijzonder de meest kwetsbaren, te ondersteunen om hun uitstoot terug te dringen door huizen te renoveren, openbaar vervoer te stimuleren en zo verder, zodat ze überhaupt geen koolstofprijs moeten betalen.

03.03 Kurt Ravyts (VB): Mevrouw de minister, ik dank u voor het zeer uitgebreide en belangrijke antwoord. U schetste eerst nog eens de globale context van de Europese plannen, met de verschillende mogelijkheden inzake de koolstofprijs. Verder liep het woord "onderzoek" als een rode draad doorheen uw antwoord. Alles is nog in onderzoek. We zullen in deze commissie zeker uitgebreid moeten terugkomen op deze problematiek, want als men de mensen vraagt om hun emissies te beperken, dan vergt dat uiteraard een zeer belangrijk alternatief beleid voor de kwetsbare groepen. Ik ben zeer benieuwd of deze regering daar de komende jaren zal in slagen.

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

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

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

04.01 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, om de klimaatimpact van het verkeer op onze wegen te verminderen, heeft de regering in haar regeerakkoord het voornemen geuit om op termijn nog uitsluitend

de verkoop van zero-emissiewagens toe te staan. Belangrijke voorwaarden zijn evenwel dat er voldoende betaalbare wagens op de markt zijn en dat er analyses over de levenscyclus voorhanden zijn. Bovendien wilt u hierover in overleg treden met de deelstaten.

Ten eerste, hebt u over het concrete thema al overleg gepleegd met uw collega's in de deelstaten? Indien ja, wanneer en met welk resultaat? Indien neen, staat er in de nabije toekomst een overleg gepland?

Ten tweede, is de timing van uw voornemen al geconcretiseerd? Is er al een traject uitgetekend met verschillende fasen? Hoe ziet dat traject er dan uit?

Ten derde, de eerste voorwaarde betreft de betaalbaarheid van zero-emissiewagens. Wat verstaat u onder dat begrip? Is die voorwaarde vandaag volgens u al vervuld? Indien niet, wanneer verwacht u dat dat het geval zal zijn?

Ten slotte, de tweede voorwaarde betreft de beschikbaarheid van analyses over de levenscyclus. Hoe dient die voorwaarde te worden opgevat? Tegen wanneer zal ze vervuld zijn?

04.02 Minister **Zakia Khattabi**: Mijnheer Raskin, ik deel uw bezorgdheid over de uitstoot van voertuigen met interne verbrandingsmotoren gelet op de negatieve impact op het klimaat en de luchtkwaliteit. De uitstoot van het wegverkeer is verantwoordelijk voor meer dan een vijfde van al onze broeikasgasemissies. Samen met de huishoudens is de transportsector verantwoordelijk voor de helft van de luchtverontreiniging in België.

In samenhang met andere mobiliteitsmaatregelen lijkt een realistische, maar ambitieuze uitfasering van interne verbrandingsmotoren mij een van de belangrijkste hefboomen om de curve van de stijgende emissies van het wegverkeer om te buigen.

In ons regeerakkoord staat al dat alle nieuwe bedrijfswagens tegen 2026 broeikasgasvrij moeten zijn. Die doelstelling zal worden gerealiseerd onder leiding van minister Van Peteghem. België staat trouwens niet alleen met dat engagement. Verschillende Europese landen formuleerden al uitfaseringsplannen. Noorwegen, Slovenië, Denemarken en Zweden plannen bijvoorbeeld om respectievelijk vanaf 2025 en 2030 de verkoop van voertuigen met een interne verbrandingsmotor stop te zetten.

Ook enkele belangrijke autofabrikanten kondigden aan uiterlijk in 2030 enkel nog voertuigen zonder verbrandingsmotor op de markt te brengen.

Op Europees niveau zal de Commissie in juni een herziening van het reglement inzake CO₂-normen voor persoons- en bestelwagens op tafel leggen. België pleit alvast voor een ambitieuze herziening van de uitstootnormen en een uitfasering van de verkoop van wagens met fossiele brandstofmotoren vanaf uiterlijk 2035. Alleszins is de geleidelijke afschaffing en vervanging van voertuigen met een inwendige verbrandingsmotor door zero-emissievoertuigen een doelstelling die deel uitmaakt van de bredere transformatie van ons vervoerssysteem. De gezamenlijke uitvoering van die transformatie vereist diverse beleidsmaatregelen, zoals de uitrol van laadpaalinfrastructuur, een coherent infrastructuurbeleid, normeringen, fiscale stimuleringsmaatregelen en andere beleidsmaatregelen. Overleg hierover is dan ook van essentieel belang. Zowel overleg in de federale regering als interfederale afstemming zal de transitie vergemakkelijken en onze burgers en bedrijven ten goede komen.

In dat verband wijs ik erop dat de ontwikkeling van een interfederale samenwerkingsovereenkomst inzake duurzame mobiliteit een van de doelstellingen van het Nationaal Energie- en Klimaatplan is. Een van mijn prioriteiten is overleg te plegen met minister Gilkinet, bevoegd voor mobiliteit, met als doel de noodzakelijke initiatieven te nemen om de transformatie en de decarbonisering van ons vervoerssysteem te faciliteren. De transitie moet uiteraard sociaal rechtvaardig zijn en klimaatneutrale alternatieven moeten betaalbaar zijn. Het is in dat opzicht alvast bemoedigend dat het Federaal Planbureau concludeerde dat de totale kosten voor het aankopen en gebruiken van een kleine tot middelgrote elektrische wagen al sinds einde 2019 evenveel als of zelfs minder kost dan een auto met een interne verbrandingsmotor, afhankelijk van de grootte van de wagen en het aantal gereden kilometers.

Als gevolg van schaalvergroting gedreven door ambitieuze doelstellingen, zowel in België als in andere landen, zullen klimaatneutrale alternatieven voor vervuilende verbrandingsmotoren alsmaar aantrekkelijker worden.

Het is ook belangrijk om in verband met de levenscyclusimpact niet alleen aandacht te hebben voor de directe uitstoot van wegvoertuigen, maar ook voor de milieu-impact en de sociale impact van het productieproces. De aanpak op dat vlak gebeurt niet via wetgeving inzake uitstootnormen, maar via andere belangrijke initiatieven, zoals de herziening van de Europese batterijrichtlijnen, die de impact van de productie van batterijen regelen.

Ondanks het feit dat verschillende studies aantonen dat de levenscyclusimpact van elektrische voertuigen minder groot is dan die van voertuigen met verbrandingsmotoren, blijft het belangrijk om de analyse te volgen en de levenscyclusimpact zo klein mogelijk te maken.

04.03 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor het uitvoerig antwoord. U verwijst naar de ambitie in het regeerakkoord om tegen 2026 al een verbod op bedrijfswagens met fossiele motoren in te voeren. Ik denk dat er nog een pak werk is. U moet het goede voorbeeld geven met uw overheidsvloot. Er moet een voldoende ontwikkeld netwerk van oplaadstations en andere infrastructuur zijn. Er is daarnaast overleg met de gewesten nodig. Ik heb niet gehoord dat dat heeft plaatsgevonden. U plant ook nog overleg met de heer Gilkinet. Dat heeft evenmin al plaatsgevonden. Er moet ook met de werkgevers overlegd worden, want waar moeten werknemers hun auto laden? Ook de toegankelijkheid in de Europese Unie is belangrijk, want we zullen toch niet allemaal binnen de landsgrenzen blijven.

Ik maak mij net zoals u ook zorgen over de sociale impact van de maatregel. Noorwegen, toch een voorbeeld in de EU, heeft een fiscaal gunstbeleid gevoerd. Dat heeft de staatskas daar een pak geld gekost en de voordelen daarvan kwamen vooral terecht bij de rijken. In Noorwegen verdienen de eigenaars van elektrische wagens gemiddeld 28 % meer. Ik denk dat u inderdaad voor die angel heel veel aandacht moet hebben.

Ik ben benieuwd naar uw beleid inzake de stekkerwagens. Ook hier verwijst u eigenlijk naar de heer Van Peteghem. Ik denk dat ik mijn vragen volgende keer aan hem moet stellen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

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

05.01 Kurt Ravyts (VB): Mevrouw de minister, op 1 december 2014 stelde de vzw Klimaatzaak, opgericht door elf bekende Vlamingen, de federale en regionale regeringen van ons land in gebreke bij de rechtbank. De vzw vraagt de regeringen om hun verplichtingen na te komen, in casu de Belgische uitstoot van broeikasgassen tegen 2025 met 42 % en tegen 2030 met 55 % te verminderen ten opzichte van 1990. Inmiddels sloten er zich bijna 60.000 Belgen als mede-eiser aan.

Volgende week start het langverwachte proces voor de rechtbank van eerste aanleg in Brussel, waarvoor 10 pleitdagen zijn voorzien. Ook in de buurlanden werden de voorbije maanden en jaren al dergelijke rechtszaken georganiseerd om te proberen klimaatbeleid via de rechtbank af te dwingen.

In maart 2020 werden de syntheseconclusies van de overheden ingediend. De federale en Vlaamse overheden tekenden trouwens bezwaar aan tegen de openbaarmaking van hun conclusies. Merkwaardig is dat de vzw ook na de start van de regering-De Croo en de uitrol van het federale regeerakkoord – het groenste regeerakkoord ooit – bij het standpunt blijft dat de klimaatambities te laag zijn. Een van de initiatiefnemers stelde vorige week in de pers: "Helaas vind ik de plannen om die verscherpte Europese doelstelling te bereiken redelijk vaag." Hij had het over de plannen van de regering-De Croo en dus ook over uw plannen. De vzw eist een dwangsom van 1 miljoen euro per maand als de overheid wordt veroordeeld.

Hebt u als federaal minister van Klimaat na uw aanstelling nog geprobeerd om met de vzw Klimaatzaak een onderhoud te hebben over de rechtszaak, gelet op de realiteit van het federaal regeerakkoord? Zo ja, welke waren hiervan de resultaten?

Wat is uw algemene reactie op het blijvend voornemen van de vzw Klimaatzaak om een ambitieuzer klimaatbeleid via de rechtbank af te dwingen?

05.02 Minister **Zakia Khattabi**: Ik heb de voorbije maand al een vraag gehad over deze zaak. Ik zal mijn antwoord dus herhalen. Hopelijk heeft u er begrip voor dat we rechtszaken in de rechtbank voeren, niet in het Parlement, zeker als de overheid zelf op de beklagdenbank zit. Het spreekt voor zich dat ik om die reden erg karig en voorzichtig zal zijn met commentaar, zolang de rechtszaak loopt.

De grond van de zaak is echter glashelder. De Klimaatzaak vindt dat overheden gevaarlijke klimaatverandering moeten vermijden, in de eerste plaats door de broeikasgasemissie voldoende te reduceren. Zo schuiven de mede-eisers een reductiedoelstelling van minimaal 55 % voor 2030 naar voren. Zoals u weet, omarmt Europa intussen die reductiedoelstelling. Ze heeft in december beslist om de emissie met minimaal 55 % te reduceren in Europa. Europa kan daarvoor niet alleen op de steun rekenen van de federale overheid in de Europese debatten, deze regering heeft zich bovendien via het regeerakkoord voorgenomen om met de eigen bevoegdheden de reductie met 55% waar te maken. Daar werk ik aan en we boeken reeds veel vooruitgang, onder meer met de investeringen in het Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht en met de verschillende hervormingen die nu uitgetekend worden. De komende maanden en jaren wil ik vooral in daden, niet in woorden, aantonen dat we gevaarlijke klimaatverandering voorkomen en onze zorgplicht voor alle levende wezens ten volle opnemen.

05.03 **Kurt Ravyts** (VB): Mevrouw de minister, u hebt natuurlijk compleet naast de kwestie geantwoord. Mijn vragen zijn politiek van aard en de kern van de zaak is dat u het nieuwe regeerakkoord uitvoert, het meest groene regeerakkoord ooit. Waarom bent u niet in gesprek gegaan met de vzw Klimaatzaak om deze zaak te stoppen? De acties van deze vzw spruiten immers vooral voort uit het beleid van de vorige regering. Ik kan dat niet begrijpen maar we zullen daar ongetwijfeld verder over discussiëren.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

06.01 **Daniel Senesael** (PS): Monsieur le président, madame la ministre, le mois passé s'est tenue la première partie de la cinquième session de l'Assemblée des Nations Unies pour l'environnement (UNEA-5), laquelle a pour objet de déterminer les priorités des politiques environnementales mondiales et de développer le droit international de l'environnement.

Lors de cet événement ont été développés une stratégie, un plan de travail et un budget visant à réaliser les objectifs en matière de développement durable du programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et, notamment, "à fournir de la science et du savoir-faire aux gouvernements".

Madame la ministre, pouvons-nous avoir votre retour sur la stratégie élaborée par l'Assemblée, ainsi que sur ses éventuelles implications dans le cadre de la politique environnementale belge?

Dans votre note de politique générale et, plus particulièrement, dans la partie dédiée aux mesures relatives aux substances perturbatrices du système endocrinien, vous évoquiez votre participation à l'UNEA-5, où vous suivez "les résolutions en lien avec les produits chimiques". Pouvons-nous en apprendre plus à ce sujet?

06.02 **Zakia Khattabi**, ministre: Monsieur le président, monsieur Senesael, en effet, le mois passé s'est tenue la première partie de la cinquième session de l'Assemblée des Nations Unies pour l'environnement. Au nom de la Belgique, j'ai eu l'occasion de m'adresser aux collègues et de souligner les points importants pour notre pays. Je joindrai à ma réponse, pour votre information, le discours que j'ai tenu lors de cette

assemblée.

L'Union européenne et la Belgique sont satisfaites de la stratégie à moyen terme, de 2022 à 2025, qui définit clairement les priorités du PNUE, l'une des quinze organisations partenaires de la Coopération au développement belge.

En 2020, plusieurs négociations internationales importantes, comme la COP 15 de la Convention sur la diversité biologique, la COP 26 sur le changement climatique et la COP 15 de la Convention sur la lutte contre la désertification, ont été mises en suspens.

Ce sommet virtuel a donc permis de maintenir l'élan politique à un haut niveau en anticipant les accords importants qui seront conclus plus tard cette année ou au début de l'année prochaine autour des défis environnementaux internationaux.

Un débriefing de l'UNEA-5 est également à l'ordre du jour du prochain Conseil européen informel sur l'environnement.

Les facteurs du changement climatique, de la perte de biodiversité, de la pollution et de la pandémie, doivent être combattus conjointement. Les travaux du PNUE nous permettent de mieux comprendre les liens entre ces menaces et leurs impacts sur l'environnement et la santé humaine.

Nous savons que les produits chimiques nocifs font partie de ces facteurs. Nous savons également qu'une gestion rationnelle des produits chimiques tout au long de leur cycle de vie est essentielle pour éviter les risques pour l'environnement et la santé humaine ainsi que les coûts économiques y afférents, et en vue de la pleine réalisation des objectifs de développement durable.

Les Nations Unies, au travers de leur programme pour l'environnement (PNUE), se sont engagées dans le cadre de la stratégie 2020-2025 à fixer des objectifs communs et à renforcer la coopération avec les accords multilatéraux sur l'environnement - et notamment sur les produits chimiques - et à s'aligner sur le cadre post-2020 de la biodiversité, des produits chimiques et des déchets.

L'Assemblée des Nations Unies pour l'environnement (UNEA) offre, quant à elle, l'occasion de promouvoir davantage la visibilité de cette coopération et de renforcer la convergence et le dialogue. En raison de la crise sanitaire, l'UNEA-5 a été scindée en deux parties et la question des produits chimiques devra être abordée lors de cette deuxième session, qui devrait se tenir à Nairobi du 28 février au 2 mars 2022. Il est de coutume que l'UNEA le fasse, et c'est une pratique que je soutiendrai et suivrai avec attention.

06.03 Daniel Senesael (PS): Merci, madame la ministre, pour vos éléments de réponse plus que satisfaisants. Je voudrais en particulier souligner deux points.

Premièrement, je voudrais soutenir et être en phase avec vous concernant les liens tissés entre l'environnement et la santé humaine. Il s'agit d'un domaine qui mérite toute notre attention, comme vous l'avez précisé, avec les coûts économiques y associés. L'accent mis sur cette réalité est primordial.

Deuxièmement, j'aimerais revenir sur les accords multilatéraux, qui peuvent être décisifs pour tout ce qui concerne les produits chimiques et les déchets. Veillons dès lors à entretenir le dialogue et les convergences, et apportez tout votre poids et votre soutien à cette deuxième partie de l'UNEA à Nairobi, au cours de laquelle les produits chimiques seront mis en évidence. Il s'agit d'un dossier important sur le système endocrinien, ainsi que vous l'avez mis en exergue dans votre note de politique générale.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

07.01 Daniel Senesael (PS): Monsieur le président, madame la ministre, publiée en janvier 2021 dans la revue *Nature Climate Change*, l'étude *Global multi-model projections of local urban climates* présente une

série de projections mondiales des climats urbains au cours du XXI^e siècle. Les différents scénarios développés comportent un certain nombre de problèmes.

Premièrement, en raison de l'augmentation des températures et de la capacité du béton et de l'asphalte des rues et des bâtiments à absorber la chaleur, le phénomène des îlots de chaleur déjà observé aujourd'hui risque de prendre une plus grande ampleur.

Deuxièmement, tandis que la tendance démographique actuelle pointe une augmentation des populations urbaines à l'échelle mondiale pouvant atteindre 70 % de la population mondiale en 2050, les auteurs de l'étude mentionnent une hausse de la température moyenne des villes de 1,9 à 4,4 °C en 2100, favorisant les situations de stress thermique.

Troisièmement, les auteurs évoquent le risque concomitant d'une diminution de l'humidité relative de 3 à 13 % dans les villes en raison du nombre de surfaces imperméables limitant le processus d'évaporation.

Madame la ministre, pouvons-nous avoir votre retour sur le sujet évoqué? Dans votre note de politique générale, vous souligniez notamment que les villes de 20 000 habitants ou plus devaient fournir un plan ambitieux de verdurisation urbaine. Le moment est venu de prendre à bras-le-corps votre note de politique générale et de vous poser la question de savoir comment évoluer en la matière. Disposez-vous d'informations précises à ce propos? Des projets vont-ils être initiés au niveau des villes concernées? D'autres initiatives – ou le soutien d'initiatives allant en ce sens – peuvent-elles être espérées et quand?

07.02 Zakia Khattabi, ministre: Monsieur Senesael, le phénomène d'amplification du stress thermique par l'effet des îlots de chaleur urbains (ICU) est bien connu et documenté. Comme vous le soulignez dans votre question, les perspectives d'avenir sont inquiétantes à ce sujet, les modèles indiquant que tant l'intensité des vagues de chaleur que leur durée augmenteront au cours de ce siècle, avec un phénomène d'amplification en milieu urbain, rendant les impacts d'autant plus sévères sur le plan sanitaire.

En Belgique aussi, la fréquence des vagues de chaleur est en augmentation. Selon la récente étude sur l'évaluation des impacts socioéconomiques des changements climatiques en Belgique, réalisée dans le cadre du Plan national d'adaptation (PNA), le nombre de jours de canicule pourrait passer à près de 27 jours par an à l'horizon 2050, dans le scénario de réchauffement défavorable (sans limitation rapide et forte de nos émissions de gaz à effet de serre). Ce chiffre s'élève à 41 jours par an pour les villes du fait du phénomène des ICU. Il faut donc s'attendre à une mortalité supérieure dans les villes en raison de l'exposition accrue aux températures élevées, d'un profil de vulnérabilité plus élevé de la population. Compte tenu de la très forte proportion de la population urbaine en Belgique (87 %), il s'agit incontestablement d'un important facteur de vulnérabilité dont nous devons tenir compte dans l'établissement de nos politiques.

Les liens entre santé, environnement et changement climatique feront d'ailleurs l'objet d'une attention particulière dans le cadre de la révision du Plan d'action nationale environnement-santé (NEHAP) qui devrait aboutir au développement de nouvelles actions en matière d'adaptations. Cette problématique doit également être abordée sous l'angle de la biodiversité. Il est en effet évident aujourd'hui que la crise climatique et celle de la biodiversité sont liées et que leurs solutions le sont tout autant. Il est donc opportun et plus efficace sur le plan des coûts notamment de nous attaquer à ces défis de manière conjointe.

Dans le cadre des engagements volontaires que la Belgique développe dans le cadre de la mise en œuvre de la Convention sur la diversité biologique, un certain nombre d'objectifs à atteindre par ces engagements portent sur le redéploiement du réseau bleu et vert dans et autour des villes afin de renforcer la biodiversité. Le redéploiement de ce réseau apportera des solutions concrètes et durables aux problèmes des îlots de chaleur tout comme à la hausse des températures, à la perméabilité des sols, à la capture de carbone, etc.

Le gouvernement fédéral soutient cette initiative et prendra des engagements volontaires afin de participer aux efforts collectifs. Je pense notamment, et vous l'avez évoqué, à la verdurisation et à l'intégration de la biodiversité dans les terrains, infrastructures et bâtiments fédéraux ainsi qu'à l'utilisation des solutions basées sur la nature, ce qui rendra nos villes plus résilientes à long terme. Ces engagements fédéraux seront pris aux côtés des engagements d'autres acteurs, qu'il s'agisse des administrations régionales, des entreprises ou des citoyens.

Les engagements de chacun permettront de reverdir à plus grande échelle nos villes et apporteront de nombreux bénéfices pour la biodiversité, pour l'adaptation et l'atténuation des changements climatiques,

pour la qualité de l'air et de la santé, pour la perméabilité des sols, etc.

07.03 Daniel Senesael (PS): Madame la ministre, si les perspectives d'avenir sont inquiétantes, votre volonté d'aboutir à vos objectifs est forte et positive. Je vous remercie pour la qualité de votre réponse et surtout pour les objectifs et les engagements volontaires que la Belgique veut mettre en place quant au redéploiement du réseau bleu et vert qui m'est d'ailleurs très cher, et surtout qui est en parfaite adéquation avec le respect, le maintien et le développement de la biodiversité.

Nous l'avons signalé l'un et l'autre, ces îlots de chaleur urbains sont des sources importantes d'inquiétude pour l'avenir. Le trio environnement-santé-changement climatique doit vraiment être pris en considération. Comme signalé dans la réplique à la question précédente, ces facteurs environnement, climat et santé sont mis en perspective. Vous l'avez souligné à juste titre, madame la ministre, en évoquant la vulnérabilité de la population et la mortalité supérieure en cas d'augmentation des jours de canicule. Votre réponse et vos engagements sont sur le bon chemin.

De **voorzitter**: Dat was een zeer vriendelijke repliek, men zou kunnen denken dat het nog nationale complimentendag is.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

08.01 Daniel Senesael (PS): Madame la ministre, en février 2020, la Commission européenne estimait que l'empreinte énergétique et environnementale du numérique correspondait à une fourchette de 5 à 9 % de la consommation d'électricité mondiale et à 2 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre – chiffre estimé à environ 4 % par l'Agence de la transition écologique française ou encore par les associations Shift Project et Green IT. Cette dernière association a, par ailleurs, soulevé que les émissions de gaz à effet de serre générées par le secteur pourraient être multipliées par deux en 2025, et les incidences sur l'environnement par trois.

Madame la ministre, je vous interrogeais à ce sujet il y a bientôt quatre mois - je ne vous apprends donc rien. La réponse très complète que vous m'apportiez alors mentionnait notre "vision partielle de l'impact général et de l'effet rebond des produits ICT en Belgique, tant au niveau de leur production que de leur distribution et de leur utilisation". Vous ajoutiez envisager "de demander à l'administration fédérale de l'Environnement de produire une évaluation de l'impact général de ces produits". Madame la ministre, pouvons-nous savoir ce qu'il en est aujourd'hui? De plus, vous annonciez que la Belgique s'inscrirait dans l'initiative européenne. Pouvez-vous nous informer des engagements prévus dans ce contexte?

Le numérique semble constituer un levier central de nombreux plans de relance post-covid – qu'ils relèvent du niveau régional, fédéral ou européen. Or, cela risque de favoriser davantage le risque d'une aggravation des impacts énergétiques et environnementaux du numérique.

Madame la ministre, pouvons-nous connaître votre retour dans ce dossier qui me préoccupe tout particulièrement? Pouvons-nous savoir également si la question des effets énergétiques et environnementaux du numérique a été évoquée par vos collègues compétents dans le cadre du plan de relance? Si oui, pouvez-vous nous informer à ce propos?

08.02 Zakia Khattabi, ministre: Monsieur Senesael, bien que diverses réflexions se poursuivent, quatre mois plus tard, aucune ne revêt l'envergure de l'étude à laquelle vous vous référez.

Cela dit, en janvier dernier, la filière environnementale belge, rassemblée par le Comité de coordination de la politique internationale de l'environnement au sein de mon administration, a organisé un *stakeholders meeting* à ce sujet. Plusieurs interventions de haut niveau ont permis aux participants de se pencher sur les conclusions du Conseil européen *Digitalisation for the benefit of the environment*, y inclus les défis environnementaux et climatiques du European Digital Strategy.

Les *data centres* sont de gros consommateurs d'énergie. L'un des principaux centres Google européen se trouve chez nous à Saint-Ghislain et l'enjeu est d'en limiter les pertes finales mais je ne vous cache pas qu'il y a encore beaucoup à faire en la matière.

Le plan de relance prévoit qu'un minimum de 20 % des investissements doit contribuer à l'objectif de transition digitale. À ce stade, l'accent a été mis sur l'accessibilité. Je n'ai pas manqué, pendant tout le processus, de faire part de nos préoccupations concernant l'environnement. À ce stade, si je n'ai pas encore eu de contact sur le sujet avec mon collègue, le ministre Michel, j'en ai eu avec le cabinet de la ministre De Sutter, ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques, des Télécommunications et de la Poste qui est porteuse, elle, des projets de développement de l'infrastructure numérique.

J'ai, pour ma part, la conviction que le programme d'investissement du plan de relance peut et doit encourager et soutenir le secteur privé dans la transition vers une économie et une société plus durable, résiliente et saine et j'ai, dans cette perspective, mis à la disposition du secrétaire d'État, Thomas Dermine, l'expertise et l'expérience de l'Institut fédéral pour le Développement durable.

Comme je l'ai dit, l'un des axes du plan de relance concerne la transformation numérique des services gouvernementaux pour lesquels j'ai mis quelques initiatives de développement durable sur la table, par exemple l'intégration des critères ambitieux de durabilité dans le contrat-cadre fédéral d'achat et location de pc et ordinateurs portables en 2022, l'optimisation énergétique des centres de données dans le *cloud*, des critères écologiques pour les réseaux, le matériel informatique et les services de téléphonie et, enfin, des critères de durabilité pour les achats de smartphones.

Par ailleurs, pour l'ensemble des autres marchés publics, qu'ils portent ou pas sur la question numérique, je travaille avec ma collègue De Sutter à intégrer des éléments de durabilité et ce travail se fait aussi grâce et avec l'expertise de l'Institut fédéral pour le Développement durable.

08.03 Daniel Senesael (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses. Des réflexions, des objectifs, des projets, des alternatives, des contacts pour conforter le plan de relance: tout cela m'apparaît positif. Il y a en tout cas encore des progrès à faire, des contacts à établir. Je compte sur vous et votre ténacité pour mener à bien les différents objectifs qui sont repris dans votre note de politique générale et qui confortent cette transition numérique en adéquation avec le développement durable. C'est un dossier à suivre.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

09.01 Daniel Senesael (PS): Monsieur le président, madame la ministre, le béton représenterait la substance la plus largement utilisée à l'échelle mondiale, après l'eau. Les secteurs d'activité qui lui sont attachés seraient responsables de 4 à 8 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre et de 50 % des émissions mondiales du secteur de la construction.

Notons que près de la moitié de ces émissions serait générée lors de la production du ciment. Nous pouvons ajouter que l'eau utilisée dans le cadre de la confection du béton équivaut à 10 % de l'eau mobilisée dans l'industrie mondiale et que 75 % de cette utilisation survient dans des régions soumises à des problèmes d'approvisionnement en eau.

Enfin, un rapport de l'institut Chatham House souligne que l'urbanisation, la croissance démographique et le développement économique pourraient entraîner une hausse de la production mondiale de ciment et donc une hausse des émissions de gaz à effet de serre qui lui sont attachées.

Madame la ministre, pouvons-nous avoir votre retour sur cette problématique? Des initiatives ont-elles été engagées ou envisagées en vue de réduire l'impact climatique évoqué, notamment au niveau européen? Des contacts ont-ils été établis? Pouvons-nous obtenir des informations à ce sujet?

09.02 Zakia Khattabi, ministre: Monsieur le président, monsieur Senesael, la production de ciment et l'utilisation de béton dans la construction représentent une source importante de gaz à effet de serre au niveau mondial. La demande mondiale étant forte en raison de la croissance démographique et de l'urbanisation, il faut en effet s'attendre à une possible hausse des émissions associées à la production de ciment au niveau mondial au cours des prochaines années, ce secteur approvisionnant plusieurs chaînes de valeurs essentielles au niveau des infrastructures et des bâtiments.

Des solutions existent toutefois pour permettre de limiter ces émissions. Ainsi, en Belgique, les émissions du secteur de la production de ciment ont suivi une tendance à la baisse ces dernières années, du fait de l'évolution des processus de fabrication.

La conversion progressive du secteur vers le processus par voie sèche a notamment permis de considérablement diminuer l'énergie nécessaire à la production du ciment. Une proportion croissante de déchets est également utilisée comme combustible, dont une fraction significative de biomasse, ce qui a également permis de réduire les émissions nettes de CO₂. D'autres alternatives technologiques existent ou sont en cours de développement, qui permettent d'envisager des réductions d'émissions supplémentaires dans le futur.

Enfin, dans le cadre de l'évolution vers une économie circulaire et biosourcée, il s'agira à l'avenir de fabriquer des produits et des infrastructures bien plus économes en ciment, en travaillant sur leur conception ainsi qu'en remplaçant une partie du ciment par des ressources d'origine biologique telles que le bois, par exemple.

Au niveau européen, les émissions du secteur de la production de ciment sont régulées dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (ETS). Ces émissions sont donc sujettes à un prix puisqu'elles doivent être couvertes par des quotas d'émission dont le prix est appelé à augmenter au fil des ans, parallèlement à l'abaissement du plafond d'émission pour l'ensemble du secteur ETS, comme le prévoit la directive européenne.

Par ce système de tarification du carbone, les entreprises productrices sont incitées à améliorer leurs processus et à opter pour des solutions et des technologies bas carbone. Un mécanisme d'ajustement aux frontières sera d'ailleurs discuté au niveau européen cette année, afin de compléter l'ETS. Le secteur du ciment est souvent cité comme l'un des secteurs susceptibles d'être visés.

Par ailleurs, le nouveau plan d'action européen pour une économie circulaire ainsi que la stratégie industrielle européenne constituent deux éléments clés du Pacte vert européen visant à décarboner et à moderniser l'ensemble des secteurs industriels à haute intensité CO₂, dont l'industrie du ciment. Le ciment fait partie des groupes de produits prioritaires recensés dans le plan d'action pour une économie circulaire sur la base de leur impact environnemental et de leur potentiel de circularité.

Le ciment est également l'un des secteurs pour lesquels l'Union européenne a l'ambition d'élaborer de nouveaux processus industriels et de nouvelles technologies dans le cadre de la nouvelle stratégie industrielle pour l'Europe, que la Commission européenne prévoit d'actualiser cette année. La révision de la directive européenne sur les émissions industrielles annoncée dans le contexte du Pacte vert européen figure également à l'agenda de cette année et devrait permettre certaines avancées afin de promouvoir et d'accompagner la transformation de ce secteur essentiel.

09.03 Daniel Senesael (PS): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre pour l'état des lieux qu'elle vient de dresser, pour les perspectives et prospectives qui ont été envisagées, notamment avec les évaluations et les évolutions technologiques. Je la remercie aussi pour son souci de s'inscrire dans la stratégie européenne de développement industriel. Je pense que c'est une piste qui peut apporter beaucoup pour le respect de notre environnement et de notre climat. Je remercie Mme la ministre pour le caractère très complet et positif de cette réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n° 55014879C de Mme Mélissa Hanus et n° 55014935C de Mme Kattrin Jadin sont transformées en questions écrites.

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

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

10.01 **Christophe Bombled** (MR): Madame la ministre, l'année dernière, les émissions de gaz à effet de serre ont diminué d'environ 7 %. Cette baisse est la conséquence des mesures de confinement, avec une diminution des transports et des activités économiques en général. Toutefois, en décembre 2020, malgré le télétravail et l'arrêt d'une partie du secteur aérien, les émissions de gaz à effet de serre sont reparties à la hausse, dépassant même le niveau de décembre 2019.

Madame la ministre, cinq ans après l'Accord de Paris et à quelques mois de la COP 26, quelle analyse portez-vous sur ces études récentes? Quelles sont les initiatives entreprises aux niveaux belge (fédéral et entités fédérées) et européen pour préparer ce sommet? Quel est le calendrier des préparatifs et des décisions pour les prises de position belge et européenne?

10.02 **Zakia Khattabi**, ministre: Monsieur Bombled, nous ne pouvons en effet pas nous bercer d'illusions en pensant qu'après la baisse temporaire et relativement limitée des émissions au début 2020, à la suite des mesures prises dans le contexte de la pandémie, nous serions sur la bonne voie quant à nos ambitions climatiques. Le changement climatique résulte de la quantité cumulée de gaz à effet de serre dans notre atmosphère, qui est la conséquence de notre mode de vie au cours des dernières décennies. Pour inverser la tendance, nous devons nous engager résolument et de manière créative dans la voie de la neutralité climatique à l'horizon 2050.

À l'échelle nationale et européenne, comme vous le savez, nous souscrivons à l'objectif d'une réduction de 55 % pour 2030. La façon dont nous organiserons notre société et notre économie après le coronavirus sera, par conséquent, capitale. D'ores et déjà, nous avons mis le plan de relance à profit pour rendre cette transition possible.

S'agissant de la préparation de la COP 26, je vous renvoie au récent rapport intermédiaire des Nations Unies relatif aux contributions déterminées à l'échelon national dans l'Accord de Paris. Je partage l'analyse du secrétaire général de l'ONU, qui est d'ailleurs fondée sur les conclusions scientifiques du GIEC. Jusqu'à présent, moins de la moitié des pays représentant environ 30 % des émissions mondiales ont soumis une nouvelle contribution ou une mise à jour de leurs contributions précédentes. Si les nouvelles contributions sont légèrement plus ambitieuses que les précédentes, elles sont loin de se conformer au scénario du GIEC, qui prévoit de limiter le réchauffement à 1,5°C - ce qui nécessiterait une réduction globale des émissions à hauteur de 45 % d'ici 2030 par rapport au niveau de 2010.

Il est donc en effet de la plus haute importance que l'Union européenne pèse dès à présent de tout son poids politique pour inciter tous les pays à présenter une contribution ambitieuse et conforme aux objectifs de Paris qui lui soit soumise le plus rapidement possible, et ce, au plus tard le 30 juillet 2021.

Mes collègues européens et moi-même suivons de très près ces développements internationaux dans la perspective de la COP 26.

Vous ne serez pas surpris d'apprendre que cette question est abordée à l'occasion de tous mes contacts bilatéraux avec des collègues étrangers. Un calendrier concret au niveau international concernant les préparatifs de la COP 26 est attendu dans les prochaines semaines. Le Bureau de la COP, CMP et CMA a décidé, le 25 février, que les sessions prévues à Bonn ne pourront pas se dérouler en présentiel. Un calendrier sera établi pour les consultations et les discussions techniques sur de nombreux points.

L'Union européenne et singulièrement la Belgique pourront ensuite s'organiser plus concrètement sur la base de cet agenda.

[TF0/Christophe Bombled(MR)/]

10.03 **Christophe Bombled** (MR): Madame la ministre, je vous remercie de votre réponse. La hausse des émissions de CO₂ qui vient d'être enregistrée est finalement un sérieux avertissement, qui démontre que l'accélération de la transition vers les énergies propres dans le monde n'est pas encore tout à fait au rendez-vous.

Si le rebond économique post-corona attendu cette année se produit, et en l'absence de changement de politique majeur au sein des plus grandes économies de la planète, les émissions mondiales risquent d'augmenter en 2021.

En novembre prochain, la COP 26 devrait être décisive en ce qui concerne la réduction de CO₂ dans le monde. Comme vous l'avez souligné, il sera opportun d'y réaffirmer les positions de l'Union européenne et de la Belgique.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De behandeling van de vragen eindigt om 11.14 uur.

Le développement des questions se termine à 11 h 14.