

Sénat de Belgique

Session ordinaire 2012-2013



5-208COM

Commission des Finances et des Affaires économiques

Mardi 26 février 2013
Séance de l'après-midi

Annales

Belgische Senaat
Gewone Zitting 2012-2013

Handelingen

**Commissie voor de Financiën
en voor de Economische
Aangelegenheden**

Dinsdag 26 februari 2013
Namiddagvergadering

5-208COM

Les **Annales** contiennent le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions – *imprimées en italique* – sont publiées sous la responsabilité du service des Comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

La pagination mentionne le numéro de la législature depuis la réforme du Sénat en 1995, le numéro de la séance et enfin la pagination proprement dite.

Pour toute commande des Annales et des Questions et Réponses du Sénat et de la Chambre des représentants: Service des Publications de la Chambre des représentants, Place de la Nation 2 à 1008 Bruxelles, tél. 02/549.81.95 ou 549.81.58.

Ces publications sont disponibles gratuitement sur les sites Internet du Sénat et de la Chambre:
www.senate.be www.lachambre.be

Abréviations – Afkortingen

CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
cdH	centre démocrate Humaniste
Ecolo	Écologistes confédérés pour l'organisation de luttes originales
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	Parti Socialiste
sp.a	socialistische partij anders
VB	Vlaams Belang

De **Handelingen** bevatten de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling – *cursief gedrukt* – verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

De nummering bestaat uit het volgnummer van de legislatuur sinds de hervorming van de Senaat in 1995, het volgnummer van de vergadering en de paginering.

Voor bestellingen van Handelingen en Vragen en Antwoorden van Kamer en Senaat:
Dienst Publicaties Kamer van volksvertegenwoordigers, Natieplein 2 te 1008 Brussel, tel. 02/549.81.95 of 549.81.58.

Deze publicaties zijn gratis beschikbaar op de websites van Senaat en Kamer:
www.senate.be www.dekamer.be

Sommaire	Inhoudsopgave
Demande d'explications de M. Huub Broers au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'autorisation éventuelle d'effectuer des contrôles de vitesse par l'avant» (n° 5-2758).....4	Vraag om uitleg van de heer Huub Broers aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het vooraan flitsen bij snelheidscontroles» (nr. 5-2758).....4
Demande d'explications de Mme Freya Piryns au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la mise en œuvre du système intelligent d'adaptation de vitesse» (n° 5-2973).....5	Vraag om uitleg van mevrouw Freya Piryns aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de implementatie van het systeem van intelligente snelheidsaanpassing» (nr. 5-2973).....5
Demande d'explications de Mme Freya Piryns au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «un rétroviseur sans angle mort pour les camionnettes et les camions» (n° 5-2975).....7	Vraag om uitleg van mevrouw Freya Piryns aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «een dodehoekspiegel voor bestelwagens en vrachtwagens» (nr. 5-2975).....7
Demande d'explications de M. Gérard Deprez au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'illégalité des certains alcootests utilisés par les services de police» (n° 5-2992).....8	Vraag om uitleg van de heer Gérard Deprez aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de onwettelijkheid van bepaalde alcoholtesters die door de politie worden gebruikt» (nr. 5-2992).....8
Demande d'explications de Mme Inge Faes au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'éthylotest Dräger 7410+» (n° 5-2999).....8	Vraag om uitleg van mevrouw Inge Faes aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de alcoholtester Dräger 7410+» (nr. 5-2999).....8
Demande d'explications de Mme Marie Arena au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les objectifs de réduction des gaz à effet de serre» (n° 5-2993).....11	Vraag om uitleg van mevrouw Marie Arena aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de doelstellingen van vermindering van de broeikasgassen» (nr. 5-2993).....11
Demande d'explications de Mme Marie Arena au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la pollution au mercure» (n° 5-2994).....15	Vraag om uitleg van mevrouw Marie Arena aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de kwikverontreiniging» (nr. 5-2994).....15
Demande d'explications de Mme Inge Faes au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le permis de conduire européen» (n° 5-3088).....18	Vraag om uitleg van mevrouw Inge Faes aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het Europees rijbewijs» (nr. 5-3088).....18
Demande d'explications de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le plan de délestage» (n° 5-3103).....19	Vraag om uitleg van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het afschakelplan» (nr. 5-3103).....19

Présidence de Mme Lieve Maes*(La séance est ouverte à 14 h 20.)***Demande d'explications de M. Huub Broers au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'autorisation éventuelle d'effectuer des contrôles de vitesse par l'avant» (n° 5-2758)**

M. Huub Broers (N-VA). – *En 2009, un automobiliste de de Rixensart avait été flashé à 99 km/h dans une agglomération où la vitesse maximale autorisée est 50 km/h. Le conducteur, qui contestait l'amende, a été acquitté. Le juge de police a estimé que le constat ne répondait pas aux exigences de l'Annexe 1 de l'arrêté royal du 11 octobre 1997 relatif à l'approbation et à l'homologation des appareils fonctionnant automatiquement, utilisés pour surveiller l'application de la loi relative à la police de la circulation routière et des arrêtés pris en exécution de celle-ci.*

Selon le juge, il découle des dispositions de ladite annexe que seules sont valables les photographies de la plaque d'immatriculation arrière. Comme le conducteur avait été flashé par l'avant, seule la reproduction apparaissait, ce qui a emporté l'acquiescement, confirmé en appel par le tribunal correctionnel de Nivelles.

Le nouvel arrêté royal du 12 octobre 2010, qui remplace l'arrêté susmentionné, n'a pas clarifié les choses. Le terme « plaque d'immatriculation arrière » a été remplacé par « plaque d'immatriculation », sans autre explication ou définition. L'article 1^{er} de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules apporte quelques précisions : une marque d'immatriculation est une plaque d'immatriculation officielle délivrée par la direction de l'immatriculation en vertu de l'article 22, munie d'une inscription, d'un sceau en relief et d'éléments de sécurité à déterminer par le fonctionnaire dirigeant.

Étant donné que cet article est précédé de la disposition selon laquelle les définitions valent pour l'application de cet arrêté, la signification exacte de « marque d'immatriculation » dans l'arrêté du 12 octobre 2010, comme dans d'autres lois et arrêtés, reste floue.

Il est affligeant qu'une discussion sémantique puisse entraver les contrôles de vitesse, d'autant plus que l'arrêté du 12 octobre prévoit notamment, en son article 2.3, que les enregistrements doivent indiquer le sens de déplacement du véhicule. L'arrêté royal prévoit donc la possibilité d'effectuer des mesures dans les deux sens.

Le secrétaire d'État est-il conscient du problème et va-t-il prendre des mesures visant à faire la clarté juridique ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – *L'arrêté royal du 11 octobre 1997 relatif à l'approbation des radars de vitesse évoquait effectivement une photographie*

Voorzitter: mevrouw Lieve Maes*(De vergadering wordt geopend om 14.20 uur.)***Vraag om uitleg van de heer Huub Broers aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het vooraan flitsen bij snelheidscontroles» (nr. 5-2758)**

De heer Huub Broers (N-VA). – *In 2009 werd een autobestuurder uit Rixensart tegen 99 kilometer per uur geflitst in de bebouwde kom, waar een snelheidsbeperking van 50 kilometer per uur geldt. De bestuurder vocht de boete aan en werd vrijgesproken. De politierechter oordeelde dat de vaststelling niet voldeed aan de vereisten van Bijlage 1 van het koninklijk besluit van 11 oktober 1997 betreffende de goedkeuring en homologatie van de automatisch werkende toestellen gebruikt om toezicht te houden op de naleving van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en haar uitvoeringsbesluiten.*

Uit de bepalingen van de bewuste bijlage kunnen we opmaken, aldus de rechter, dat fotografische opnames slechts geldig zijn indien het de officiële nummerplaat betreft. Aangezien de bestuurder langs de voorkant werd geflitst, was alleen de reproductie zichtbaar. Aldus was vrijspraak onvermijdelijk. De correctionele rechtbank van Nijvel bevestigde het vonnis in beroep.

Het nieuwe koninklijk besluit van 12 oktober 2010, dat het bovenstaande vervangt, bracht geen duidelijkheid. De vermelding “officiële nummerplaat” werd vervangen door “kentekenplaat”, zonder verdere verduidelijking en definitie. Enige toelichting vinden we wel in artikel 1 van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen: een kentekenplaat is een officiële nummerplaat door de directie Wegverkeer uitgereikt krachtens artikel 22, voorzien van een opschrift, een reliëfstempel en van door de leidende ambtenaar te bepalen veiligheidselementen.

Omdat het artikel voorafgegaan wordt door de bepaling dat de definities gelden voor de toepassing van dit besluit, blijft het dus onduidelijk wat men in het koninklijk besluit van 12 oktober 2010 verstaat onder kentekenplaat. Ook in andere wetten en koninklijke besluiten blijft de exacte definitie van een kentekenplaat in het ongewisse.

Het is hallucinant dat een semantische discussie correcte snelheidscontroles kan ondermijnen, te meer omdat het koninklijk besluit van 12 oktober in artikel 2.3. onder meer bepaalt dat de registratie de rijrichting van het geregistreerde voertuig moet bevatten. Het koninklijk besluit voorziet dus in de mogelijkheid om metingen langs beide zijden van de rijrichting uit te voeren.

Is de staatssecretaris zich bewust van deze problematiek en wil hij de nodige stappen doen om juridische duidelijkheid te scheppen?

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *In het koninklijk besluit van 11 oktober 1997 betreffende de goedkeuring van de snelheidscamera's was inderdaad sprake*

de la plaque d'immatriculation arrière, ce qui posait un problème juridique lorsque la police flashait la reproduction à l'avant.

Dans l'arrêté royal du 12 octobre 2010, on ne parle plus de plaque d'immatriculation arrière, mais de plaque d'immatriculation tout court, ce qui peut désigner tant la plaque officielle que sa reproduction.

L'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules définit la plaque d'immatriculation comme la plaque officielle, mais cette définition ne vaut que pour l'arrêté en question.

Il s'agit bien d'une discussion sémantique. La plaque d'immatriculation est-elle la plaque où figure l'immatriculation, sans distinction entre la plaque officielle et sa reproduction, ou bien s'agit-il uniquement de la plaque officielle mentionnée à l'arrêté royal relatif à l'immatriculation des véhicules ?

À mes yeux, plaque d'immatriculation désigne la plaque officielle et sa reproduction, et la police a le droit de flasher côté avant. Pour lever toute ambiguïté, on peut certainement préciser l'arrêté du 12 octobre 2010. Comme celui-ci relève aussi de la compétence du ministre de l'Économie, je lui en parlerai.

M. Huub Broers (N-VA). – *Je remercie le secrétaire d'État et attends son initiative.*

**Demande d'explications de
Mme Freya Piryns au secrétaire d'État à
l'Environnement, à l'Énergie et à la
Mobilité, et aux Réformes institutionnelles
sur «la mise en œuvre du système
intelligent d'adaptation de vitesse»
(n° 5-2973)**

Mme Freya Piryns (Groen). – *Nous admettons tous qu'en matière de sécurité routière, la Belgique a encore beaucoup à apprendre. Un Belge risque encore deux fois plus de mourir sur la route qu'un Néerlandais et nous ne pouvons nous y résigner. Le système intelligent d'adaptation de la vitesse (ISA) est un des moyens d'empêcher la vitesse excessive et donc de renforcer la sécurité routière. Un simple appareil qui donne un signal lumineux ou sonore ou agit sur la pédale de gaz, avertit les automobilistes dès qu'ils dépassent les limites de vitesse autorisées.*

De projets pilotes sont menés dans plusieurs pays et même en Belgique, entre autre dans la ville de Gand. Cette expérience a démontré que l'ISA est effectivement bénéfique à la sécurité routière. Il pourrait réduire le nombre de tués d'au moins 17%, pour la variante qui se borne à informer le conducteur de la limite de vitesse, et de 59% au maximum. Ce sont des résultats spectaculaires.

Je me demande donc pourquoi le système n'est pas mis en œuvre en Belgique, alors qu'il pourrait l'être. Une étude a d'ailleurs révélé que la plupart des usagers de la route belges y sont favorables. Le taux de satisfaction enregistré au terme du projet pilote gantois est très élevé. L'idée commence aussi à gagner du terrain au niveau administratif et politique. Il est

van het fotograferen van de officiële nummerplaat, wat juridisch een probleem vormde wanneer de politie de reproductie van de nummerplaat vooraan flitste.

In het koninklijk besluit van 12 oktober 2010 is geen sprake meer van de officiële nummerplaat, maar wel van de kentekenplaat in het algemeen. De kentekenplaat kan zowel de officiële nummerplaat zijn als de reproductie ervan.

In het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen wordt de kentekenplaat omschreven als de officiële nummerplaat, maar deze definitie geldt alleen voor de toepassing van dit besluit.

Het gaat dus inderdaad over een semantische discussie. Is de kentekenplaat de plaat van het voertuig waarop het kenteken wordt vermeld, zonder onderscheid tussen de officiële nummerplaat en de reproductie ervan, of is de kentekenplaat alleen maar de officiële nummerplaat, zoals vermeld in het koninklijk besluit betreffende de inschrijving van voertuigen?

Voor mij is de kentekenplaat zowel de officiële als de reproductie ervan en kan de politie dus vooraan flitsen. Om alle dubbelzinnigheid weg te nemen, kan dit ongetwijfeld nog worden verduidelijkt in het koninklijk besluit van 12 oktober 2010. Aangezien dit koninklijk besluit ook onder de bevoegdheid van de minister van Economie valt, zal ik dit met hem bespreken.

De heer Huub Broers (N-VA). – Ik dank de staatssecretaris en wacht zijn initiatief af.

**Vraag om uitleg van mevrouw Freya Piryns
aan de staatssecretaris voor Leefmilieu,
Energie en Mobiliteit, en voor
Staatshervorming over «de implementatie
van het systeem van intelligente
snelheidsaanpassing» (nr. 5-2973)**

Mevrouw Freya Piryns (Groen). – We zijn het er allemaal helaas over eens dat België op het vlak van verkeersveiligheid nog heel wat bij te leren heeft. Een Belg heeft nog steeds dubbel zo veel kans om te sterven op de weg als een Nederlander, een gegeven waarbij we ons absoluut niet mogen neerleggen. Een van de middelen om overdreven snelheid tegen te gaan en dus de verkeersveiligheid te verhogen zou het systeem van de intelligente snelheidsaanpassing (ISA) kunnen zijn. Met een simpel apparaat dat ofwel een waarschuwing geeft via geluid of licht, ofwel via invloed – tegendruk – op het gaspedaal, worden automobilisten gewaarschuwd indien ze sneller rijden dan de toegestane snelheidslimieten.

In heel wat landen zijn proefprojecten gehouden, ook in België, met name in de stad Gent. Dat onderzoek heeft uitgewezen dat ISA inderdaad een hulpmiddel is om de verkeersveiligheid te verhogen. Het zou het aantal verkeersdoden kunnen verminderen met minimaal 17 procent, voor de variant waarbij de chauffeur alleen maar geïnformeerd wordt over de snelheidslimiet, en maximaal 59 procent. Dat zijn spectaculaire cijfers.

Ik vraag mij dan ook af waarom het systeem niet geïmplementeerd wordt, want volgens mij is het systeem daar

question de tester le système à Bruxelles et la Région flamande serait prête à investir dans ce système. Et pourtant tout s'est arrêté.

J'aimerais donc vraiment savoir où en est l'instauration de ce système.

Un projet pilote a-t-il bien été lancé à Bruxelles ? Est-il déjà terminé ? Si oui, quels en ont été les résultats ? Si non, pourquoi le projet n'a-t-il pas été lancé ?

Que pense le secrétaire d'État de la proposition d'imposer le système ISA aux récidivistes des excès de vitesse ?

Quelle est sa position quant à une généralisation du système ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles.
– Il n'existe aucun projet pilote à Bruxelles.

L'idée d'un tel système date des années 2003 et 2004, période durant laquelle M. Anciaux était ministre de la Mobilité. Ses successeurs n'ont pas poursuivi le projet.

L'un des priorités de ma politique, comme l'indique ma note Stratégie concernant la sécurité routière, part du constat qu'il est inacceptable qu'un petit groupe de délinquants et de conducteurs inconscients rendent nos routes dangereuses. J'ai donc privilégié des mesures pouvant être réalisées à court terme de manière à punir ces personnes plus rapidement et plus sévèrement. Les excès de vitesse les plus graves entraîneront désormais une déchéance du droit de conduire pour une durée minimale obligatoire.

Imposer l'ISA à ces conducteurs est une possibilité qui figurait déjà dans les recommandations des États Généraux de la Sécurité routière de mai 2011. Concrètement, « la CFSR recommande de promouvoir l'adaptation intelligente de la vitesse (ISA) », avec comme objectif d'« examiner si ISA, par analogie avec l'alcolock, peut être un moyen d'assistance pour imposer, à certaines catégories d'usagers, un comportement routier déterminé ».

C'est dans ce contexte qu'en décembre 2012, j'ai chargé l'IBSR de réaliser une étude, comme le suggérait d'ailleurs aussi une proposition de résolution déposée à la Chambre. Lors d'une audition le 23 janvier 2013, le représentant de l'IBSR a proposé en Commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques d'étudier spécifiquement la faisabilité de l'ISA pour les récidivistes et de mener un projet pilote. Celui-ci devrait se faire en collaboration avec le SPF Justice et mon administration.

La décision relative à l'installation d'un système comme l'ISA dans tous les véhicules ne peut être prise au niveau belge mais au niveau européen. L'audition a également clairement montré qu'une telle généralisation était irréalisable à court terme pour des raisons juridiques et techniques. J'attends les résultats de l'étude de l'IBSR.

wel klaar voor. Ook de meeste Belgische weggebruikers staan er positief tegenover, wat gebleken is uit een studie. Het tevredenheidspercentage in het proefproject in Gent lag ook zeer hoog. Ook op bestuurlijk en politiek vlak begint er volgens mij een verhoging van het draagvlak te komen. Er is sprake van een test in Brussel. Ook het Vlaamse Gewest zou bereid zijn te investeren. Dan stopt het verhaal plots. Er is heel wat proefgereden, er waren veel projecten, maar de invoering van het systeem blijft uit.

Ik ben daarom zeer benieuwd hoe ver het ondertussen staat met de implementatie van dit systeem.

Is er effectief een proefproject opgestart in Brussel of is dat project al achter de rug? Zo ja, wat waren de resultaten? Zo nee, waarom werd het project niet opgestart?

Wat denkt de staatssecretaris van het voorstel om ISA te verplichten bij veelplegers van snelheidsovertredingen?

Hoe staat hij tegenover de algemene implementatie van het systeem?

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.
– Er is momenteel geen proefproject in Brussel.

Het idee voor dit systeem dateert uit de ambtstermijn van de heer Anciaux als minister van Mobiliteit in 2003 en 2004. Zijn opvolgers hebben het project niet voortgezet.

Een van de speerpunten van mijn beleid, zoals dat wordt vormgegeven in mijn nota *Strategie voor meer verkeersveiligheid*, is dat het onaanvaardbaar is dat een kleine groep wegpiraten en veelplegers onze wegen onveilig maakt. Ik heb daarom de voorkeur gegeven aan een aantal maatregelen die op korte termijn kunnen worden gerealiseerd om deze mensen sneller en strenger te bestraffen. Onder andere leiden de zwaarste snelheidsinbreuken voortaan tot een verplichte minimumtermijn van het verval van het recht tot sturen.

Het opleggen van ISA aan zulke bestuurders is een mogelijkheid die ook al was opgenomen in de aanbevelingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van mei 2011. Concreet luidde de aanbeveling “om de intelligente snelheidsaanpassing (ISA) te promoten”, met als een van de doelstellingen “nagaan of ISA, naar analogie met het alcoholslot, een hulpmiddel kan zijn om sommige categorieën van bestuurders een bepaald rijgedrag op te leggen”.

In dat kader heb ik in december 2012 het BIVV de opdracht gegeven een studie uit te voeren. Die past eveneens in het voorstel van resolutie dat in de Kamer werd ingediend. Tijdens een hoorzitting op 23 januari 2013 heeft de vertegenwoordiger van het BIVV in de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven voorgesteld om, naast de algemene studie, specifiek voor recidivisten de haalbaarheid van ISA te bestuderen en een testproject uit te voeren. Dat zou in samenwerking met de FOD Justitie en mijn administratie moeten verlopen.

Over de implementatie van een systeem als ISA in alle voertuigen kan niet op Belgisch niveau worden beslist: een dergelijke ingreep moet worden bekeken binnen de Europese Unie. De hoorzitting heeft ook duidelijk gemaakt dat een realisatie op korte termijn niet haalbaar is, om juridische redenen, maar zeker ook niet op technisch vlak. Ik wacht dan

Mme Freya Piryns (Groen). – *J'ai l'impression que le secrétaire d'État s'en remet beaucoup aux résultats d'études. Il prétend vouloir écarter de la route les conducteurs dangereux et récidivistes et je me demande donc ce qu'il attend. J'estime que la technologie permettant d'éviter beaucoup de problèmes est disponible. En matière de sécurité routière, il vaut toujours mieux prévenir que guérir.*

Selon le secrétaire d'État, l'instauration de l'ISA doit être décidée au niveau européen. Il serait en effet préférable que tous les pays imposent le système en même temps. Qu'est-ce qui l'empêche toutefois de prendre des initiatives ? Si chacun en Europe attend qu'un autre agisse, rien ne se fera jamais.

**Demande d'explications de
Mme Freya Piryns au secrétaire d'État à
l'Environnement, à l'Énergie et à la
Mobilité, et aux Réformes institutionnelles
sur «un rétroviseur sans angle mort pour
les camionnettes et les camions»
(n° 5-2975)**

Mme Freya Piryns (Groen !). – *Dans de nombreux domaines, les Pays-Bas ne constituent plus un pays pilote mais ils le restent en matière de sécurité routière. C'est ainsi qu'ils ont récemment décidé que les camionnettes devaient être équipées d'un rétroviseur sans angle mort et d'un signal lors de la marche arrière. Les études ont en effet démontré que les accidents graves impliquant des camionnettes se produisent le plus souvent lorsque le chauffeur effectue une marche arrière et/ou parce qu'il n'a pas vu certaines personnes en raison de l'angle mort.*

Le secrétaire d'État envisage-t-il une mesure similaire dans notre pays ? Disposons-nous de chiffres relatifs aux accidents de camionnettes liés à l'angle mort ou à la marche arrière ?

Depuis 2003, le rétroviseur sans angle mort est déjà obligatoire pour les camions en Belgique. Une évaluation effectuée en 2012 a cependant mis en évidence que la mesure n'avait pas entraîné la diminution du nombre d'accidents impliquant des camions et des usagers faibles de la route que l'on avait espérée. Quelles en sont les raisons, selon le secrétaire d'État ? Quelles mesures supplémentaires doit-on prendre pour réduire le nombre de ces accidents ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles. – *Selon mes informations, il ne s'agit pas d'une décision de mon homologue néerlandais mais c'est la Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) qui a recommandé d'équiper les camionnettes d'un rétroviseur sans angle mort et d'un signal sonore ou d'une caméra lors de la marche arrière. Cette fondation se base sur l'étude approfondie d'une soixantaine d'accidents impliquant des camionnettes en agglomération.*

L'IBSR m'a fourni les chiffres relatifs aux accidents liés à l'angle mort ou à une manœuvre de marche arrière dans lesquels ce type de véhicule est impliqué. Je vais fournir les tableaux de chiffres à Mme Piryns. Ce type d'accident est

ook de resultaten af van de studie van het BIVV.

Mevrouw Freya Piryns (Groen). – Ik heb toch de indruk dat de staatssecretaris nogal veel wacht op de uitkomst van studies. Hij zegt dat hij wegpiraten, veelplegers en recidivisten van de weg wil halen. Ik vraag mij echter af waarom hij blijft wachten. Volgens mij is er voldoende technologie voorhanden om heel wat zaken te voorkomen. Inzake verkeersveiligheid is voorkomen altijd beter dan genezen.

De staatssecretaris zegt, misschien terecht, dat de invoering van ISA op Europees niveau moet worden beslist. Het zou inderdaad het beste zijn mochten alle landen tegelijk het systeem verplicht maken. Wat houdt hem echter tegen om initiatieven te nemen? Als iedereen in Europa afwacht tot iemand anders iets doet, wordt er nooit iets gedaan.

**Vraag om uitleg van mevrouw Freya Piryns
aan de staatssecretaris voor Leefmilieu,
Energie en Mobiliteit, en voor
Staatshervorming over «een
dodehoekspiegel voor bestelwagens en
vrachtwagens» (nr. 5-2975)**

Mevrouw Freya Piryns (Groen!). – Op heel veel vlakken is Nederland vandaag geen gidsland meer, maar wel nog wanneer het om verkeersveiligheid gaat. In Nederland werd onlangs beslist dat bestelauto's verplicht moeten worden uitgerust met een dodehoekspiegel en een signaal bij het achteruitrijden. Onderzoek wees immers uit dat ernstige ongelukken met bestelauto's in de meeste gevallen gebeuren tijdens het achteruitrijden en/of doordat de bestuurder door de dode hoek mensen niet opmerkte.

Hoe staat de staatssecretaris tegenover een gelijkaardige maatregel in ons land? Zijn er cijfers beschikbaar over het aantal dodehoekongevallen of ongevallen bij het achteruitrijden met bestelwagens?

Voor vrachtwagens is de dodehoekspiegel in België verplicht sinds 2003. Een evaluatie in 2012 toonde echter aan dat de maatregel niet tot de verhoopde daling in het aantal ongevallen met vrachtwagens en zwakke weggebruikers heeft geleid. Wat zijn volgens de staatssecretaris daarvoor de redenen? Welke extra maatregelen moeten er worden genomen om zulke ongevallen te verminderen?

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Volgens mijn informatie gaat het niet om een beslissing van mijn Nederlandse collega, maar om een aanbeveling van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) om bestelwagens uit te rusten met een dodehoekspiegel en een beeper of camera bij het achteruitrijden. De SWOV baseert zich daarvoor op een dieptestudie van zestig ongevallen met bestelauto's in de bebouwde kom.

Het BIVV bezorgde me cijfers over het aantal dodehoekongevallen met lichte vrachtwagens en het aantal ongevallen bij het achteruitrijden met die voertuigen. Ik zal mevrouw Piryns de tabellen overhandigen. Uit die cijfers

rare, ces accidents représentent moins de deux pour cent des accidents impliquant des camionnettes. Il n'empêche que nous devons y être attentifs étant donné que le nombre de fourgonnettes est en augmentation constante sur nos routes.

Le rétroviseur sans angle mort et le signal sonore ou la caméra lors de la marche arrière ne sont pas obligatoires pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes. Je ne puis imposer ces équipements puisque les exigences techniques et l'homologation sont harmonisées au niveau de l'Union européenne. Les États membres ne peuvent prévoir de nouvelles exigences ni refuser l'immatriculation de véhicules ayant fait l'objet d'une homologation au niveau européen.

Ce qu'ils peuvent faire, c'est sensibiliser les chauffeurs et les entreprises qui utilisent des camionnettes ainsi que les piétons et cyclistes. Je vais prendre contact avec l'IBSR afin de voir comment nous atteler à ce problème.

Mme Freya Piryns (Groen !). – *Je plaide pour que le secrétaire d'État prenne l'initiative de tenter d'introduire au niveau européen ces gadgets techniques qui permettent d'améliorer la sécurité routière. La technique peut nous aider et il convient de nous en emparer plutôt que, comme c'est souvent le cas, nous cantonner dans une attitude attentiste.*

Demande d'explications de M. Gérard Deprez au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'illégalité des certains alcootests utilisés par les services de police» (n° 5-2992)

Demande d'explications de Mme Inge Faes au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'éthylotest Dräger 7410+» (n° 5-2999)

Mme la présidente. – Je vous propose de joindre ces demandes d'explications. (*Assentiment*)

M. Gérard Deprez (MR). – Le Dräger 7410+ est un alcootest à usage mixte, qui permet à la fois de tester l'haleine et de mesurer le taux d'alcoolémie. Ce super-alcootest dont font grandement usage nos services de police a été conçu dans le but de simplifier le travail des policiers sur le terrain.

D'après les informations dont je dispose, un tribunal belge viendrait tout récemment de déclarer le super-alcootest illégal selon la législation actuelle. Par conséquent, il a dû acquitter un automobiliste déjà condamné trois fois pour ivresse au volant, en dépit du taux d'imprégnation qui avait été constaté. « La preuve obtenue en violation des règles est intrinsèquement viciée et ne peut donc être admise », rappelle le tribunal.

En effet, l'arrêté royal du 21 avril 2007 relatif aux appareils

blijkt dat het aantal dodehoekongevallen met bestelwagens relatief klein is. Dat geldt ook voor ongelukken bij het achteruitrijden. Ze vertegenwoordigen minder dan 2% van alle ongevallen waarbij een lichte vrachtwagen is betrokken. Dat neemt niet weg dat we bijzondere aandacht moeten hebben voor dit soort van ongevallen, aangezien we steeds meer lichte bestelwagens op onze wegen zien.

De dodehoekspiegel, achteruitrijcamera of beeper zijn niet verplicht op bestelwagens tot 3,5 ton. Ik kan deze uitrusting ook niet verplichten, aangezien in de Europese Unie de technische vereisten en de homologatie van voertuigen geharmoniseerd zijn. EU-lidstaten mogen geen bijkomende eisen stellen of mogen niet de inschrijving verhinderen van voertuigen die gedekt zijn door een Europese goedkeuring.

Maar we kunnen zowel bestuurders en bedrijven die bestelwagens gebruiken, als voetgangers en fietsers wel sensibiliseren. Ik zal contact opnemen met het BIVV om te kijken hoe we dat kunnen aanpakken.

Mevrouw Freya Piryns (Groen!). – Ik pleit er opnieuw voor dat de staatssecretaris in deze zaak het voortouw neemt en ook op Europees vlak probeert dat soort van technische snufjes die de verkeersveiligheid van bestuurders en zwakke weggebruikers verbeteren in te voeren. De techniek kan ons in dit geval absoluut helpen en we moeten haar dan ook omarmen in de plaats van er, zoals zo vaak, afwachtend en afwijzend naar te kijken.

Vraag om uitleg van de heer Gérard Deprez aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de onwettelijkheid van bepaalde alcoholtesters die door de politie worden gebruikt» (nr. 5-2992)

Vraag om uitleg van mevrouw Inge Faes aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de alcoholtester Dräger 7410+» (nr. 5-2999)

De voorzitter. – Ik stel voor deze vragen om uitleg samen te voegen. (*Instemming*)

De heer Gérard Deprez (MR). – *Met de alcoholtester Dräger 7410+ kan zowel een ademtest worden afgenomen als het alcoholgehalte worden gemeten. Deze superalcoholtester werd ontworpen om het werk van de politie te vereenvoudigen en de politiediensten maken er gretig gebruik van.*

Naar verluidt zou een Belgische rechtbank onlangs de superalcoholtester onwettig hebben verklaard. De rechter moest dus een automobilist, die eerder al driemaal voor dronkenschap achter het stuur was veroordeeld, vrijspreken, ofschoon was vastgesteld dat hij opnieuw te veel alcohol had gebruikt. Een bewijs dat met schending van de regels is verkregen, is gebrekkig en kan niet worden toegelaten, aldus de rechtbank.

Het koninklijk besluit van 21 april 2007 betreffende de

de test et aux appareils d'analyse de l'haleine prévoit la possibilité d'utiliser un jour de tels appareils combinés, puisqu'ils existent sur le marché. Toutefois, il précise également que le jour où ces appareils seront utilisés, il faudra s'assurer qu'ils offrent les mêmes garanties de fiabilité que les testeurs et les analyseurs pris séparément. Or, le tribunal a été forcé de constater que depuis 2007, « il n'y a eu aucune publication de cette liste d'appareils de test homologués, ce qui signifie qu'aucun appareil de test n'a jamais été homologué ».

Cependant, des services de police ont passé outre à cette nécessité d'homologation, ce qui pour le tribunal « constitue une irrégularité de procédure » d'autant plus grave que « toutes les unités de la police locale et fédérale ont été informées [de l'irrégularité] le 27 janvier 2012 par le centre de connaissance et d'expertise Centrex Circulation routière. Toutes les unités de police sont informées [...] et des contrôles sont malgré tout effectués par elles en violation du droit. »

Monsieur le ministre, confirmez-vous l'utilisation par les services de police d'alcootests à usage mixte non homologués ? Si oui, pouvez-vous préciser dans quelle proportion comparativement aux alcootests classiques ? À la suite de ce jugement, de nouvelles instructions ont-elles été transmises aux corps de police quant à l'utilisation de certaines catégories d'alcootest ?

Par ailleurs, l'article 31 de l'arrêté royal de 2007 prévoit que « les approbations de modèles qui ont été délivrées avant l'entrée en vigueur du présent arrêté restent valables jusqu'au 31 décembre 2012 ». Nous sommes début 2013, de nouvelles approbations ont-elles été délivrées pour ces appareils ?

Mme Inge Faes (N-VA). – À la mi-janvier, le tribunal de police de Nivelles a estimé que le nouvel alcootest Dräger 7410+, qui est utilisé par les services de police belges, est illégal. À l'aide de cet appareil, la police peut aussi bien tester l'haleine que mesurer l'alcoolémie. Il s'agit donc d'un appareil tout-en-un qui a été développé pour simplifier le travail des policiers sur le terrain. Selon le tribunal de police de Nivelles, aucune liste d'appareils homologués de ce type n'a été publiée. Par conséquent, un automobiliste testé positivement avec cet appareil fut acquitté.

De combien de ces alcootests la police dispose-t-elle, et ce par arrondissement judiciaire ? Combien de personnes ont-elles été contrôlées à l'aide de cet appareil ?

Ces appareils n'ont-ils effectivement pas été homologués ou aucune liste d'appareils homologués n'a-t-elle été publiée ?

Le problème est-il aujourd'hui résolu ?

Comment se fait-il que la police utilise ces appareils bien qu'ils n'aient pas été homologués ? Sont-ils encore utilisés ?

M. Melchior Wathélet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – La police peut légalement continuer à utiliser les Dräger 7410+ depuis le 1^{er} janvier 2013, soit parce qu'ils correspondent à la nouvelle approbation de modèle publiée au *Moniteur Belge* du 19 mai 2011, soit parce qu'ils correspondent à l'ancienne approbation de modèle sur la base

ademtesttoestellen en de ademanalysetoestellen voorziet in de mogelijkheid om in de toekomst dergelijke gecombineerde toestellen te gebruiken, vermits ze al op de markt zijn. Eerst moet men evenwel zeker zijn dat die toestellen even betrouwbaar zijn als de afzonderlijke ademtesters en analysetoestellen. De rechtbank moest evenwel vaststellen dat sedert 2007 geen lijst is gepubliceerd van gehomologeerde toestellen, wat betekent dat geen enkel toestel ooit is gehomologeerd.

Dat de politiediensten zich niet druk gemaakt hebben over de noodzaak van homologatie, is volgens de rechtbank een ernstige procedurele onregelmatigheid, temeer daar alle eenheden van de federale en lokale politie al op de hoogte gebracht werden van die onregelmatigheid op 27 januari 2012 door het politieel kennis- en expertisecentrum Centrex Wegverkeer. Ofschoon alle eenheden waren ingelicht voerden ze dus toch controles uit die niet stroken met de wet.

Bevestigt de minister dat de politiediensten niet-gehomologeerde gecombineerde alcoholtesters hebben gebruikt? Zo ja, kan hij aangeven hoe vaak ze werden gebruikt in vergelijking met de klassieke alcoholtesters? Werden ten gevolge van dit vonnis nieuwe richtlijnen gegeven aan de politiekorpsen met betrekking tot het gebruik van sommige types van alcoholtesters?

Bovendien bepaalt artikel 31 van het koninklijk besluit van 2007 dat "de modelgoedkeuringen die afgeleverd werden vóór de inwerkingtreding van onderhavig besluit geldig blijven tot 31 december 2012". We zijn nu begin 2013. Werden intussen nieuwe goedkeuringen afgeleverd?

Mevrouw Inge Faes (N-VA). – Half januari oordeelde de politierechtbank van Nijvel dat de nieuwe alcoholtester Dräger 7410+, die gebruikt wordt door de Belgische politiediensten, illegaal is. Met deze alcoholtester kan de politie zowel de adem testen als de alcoholhoeveelheid meten. Het gaat dus om een alles-in-één apparaat dat ontwikkeld werd om het werk van de politiemensen op het terrein te vereenvoudigen. Volgens de politierechtbank van Nijvel werd er geen lijst van gehomologeerde apparaten van dit type gepubliceerd. Dit heeft natuurlijk als gevolg dat een automobilist die positief testte met dat toestel, door de rechtbank werd vrijgesproken.

Over hoeveel van deze alcoholtesters beschikt de politie en dit per gerechtelijk arrondissement? Hoeveel personen zijn er met dit toestel gecontroleerd?

Zijn deze apparaten effectief niet gehomologeerd of is er geen lijst van gehomologeerde apparaten gepubliceerd? Hoe komt dat? Is dit intussen al opgelost?

Hoe komt het dat de politie deze apparaten gebruikte, hoewel ze blijkbaar niet gehomologeerd waren? Zijn ze nog altijd in gebruik?

De heer Melchior Wathélet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Sedert 1 januari 2013 kan de politie op wettige wijze de alcoholtesters Dräger 7410+ blijven gebruiken, hetzij omdat ze in overeenstemming zijn met de nieuwe modelgoedkeuring, die gepubliceerd is in het Belgisch Staatsblad van 19 mei 2011, hetzij omdat ze overeenstemmen zijn met de

de l'arrêté royal du 18 février 1991.

À cet égard, je souligne que l'homologation en tant que telle n'a jamais fait l'objet de discussions. Il s'agit plutôt d'une interprétation erronée du tribunal de police de Nivelles en ce qui concerne les exigences de publication sur l'homologation.

Le Dräger 7410+ a été approuvé sous l'ancienne réglementation du 18 février 1991. En vertu de celle-ci, l'approbation de l'appareil de test de l'haleine doit être publiée au *Moniteur belge*, mais l'appareil de l'analyse de l'haleine ne doit pas l'être. Puisque le Dräger a été approuvé comme appareil d'analyse pouvant faire également des tests de l'haleine, le SPF Économie a jugé que sa publication n'était pas nécessaire.

Je ne partage d'ailleurs pas l'avis que la prétendue omission d'une formalité relative à la fonctionnalité du testeur puisse justifier un acquittement car seuls les résultats de l'appareil d'analyse de l'haleine ont valeur de preuve devant les tribunaux. Or le fonctionnement de l'analyseur n'est ici nullement remis en question, que ce soit sur le fond ou sur la forme.

Entre-temps, la nouvelle réglementation de 2007 a prévu que la publication pour les deux types d'appareil était obligatoire. En même temps, l'arrêté royal de 2007 prévoit expressément que les anciennes approbations de modèle restent valables jusqu'au 31 décembre 2012.

Le problème ne porte donc pas sur l'homologation du Dräger 7410+ mais sur les éventuelles conséquences juridiques de la non-publication d'éthylomètres pouvant aussi être utilisés comme éthylotests. À l'époque, le SPF Économie a estimé que la publication n'était pas nécessaire. C'est aussi notre interprétation.

Le tribunal de police de Nivelles a néanmoins acquitté des prévenus parce que l'appareil concerné n'avait pas été publié au Moniteur belge comme éthylotest. Pourtant, les résultats d'alcoolémie obtenus avec cet appareil sont parfaitement valables en droit.

Le parquet de Nivelles a introduit un recours contre cette décision. Tous les acquittements antérieurs prononcés par le tribunal de police de Nivelles concernant cet appareil ont d'ailleurs été revus en appel. Ce tribunal de police est en outre le seul à agir de la sorte. Nous devons par conséquent voir comment cette affaire sera traitée en appel mais je pense que, comme précédemment, notre interprétation sera confirmée.

M. Gérard Deprez (MR). – Pouvez-vous résumer sans mentionner de dates ? Si j'ai bien compris, la publication est obligatoire depuis 2007. Pourquoi n'y a-t-il pas eu de publication ? Cela aurait permis d'éviter les problèmes.

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – De toute façon, plus aucun problème ne se pose depuis le 1^{er} janvier 2013. Toutes les publications ont été faites.

Mais, pour la période antérieure au 31 décembre 2012, un juge de police de Nivelles a sa propre interprétation. Celle-ci diffère des interprétations des autres tribunaux de police et de celle du tribunal de première instance de Nivelles. Elle a chaque fois été réformée en appel.

oude modelgoedkeuring op basis van het koninklijk besluit van 18 februari 1991.

De homologatie op zich gaf nooit aanleiding tot discussie. Er is veeleer sprake van een verkeerde interpretatie vanwege de politierechtbank van Nijvel met betrekking tot de publicatievereisten van de homologatie.

De Dräger 7410+ werd goedgekeurd onder de vorige reglementering van 18 februari 1991. Krachtens die reglementering moet de goedkeuring van de ademtester gepubliceerd worden in het Belgisch Staatsblad, maar dat is niet zo voor het ademanalysetoestel. Vermits de Dräger werd goedgekeurd als een ademanalysetoestel waarmee ook ademtests kunnen worden afgenomen, achtte de FOD Economie de publicatie niet nodig.

Ik ben het trouwens niet eens met de stelling dat een vermeende vormfout met betrekking tot de goede werking van de tester de basis kan zijn voor een vrijspraak, aangezien enkel de resultaten van een ademanalysetoestel bewijskracht hebben voor de rechtbanken. De goede werking van het analysetoestel wordt hier helemaal niet in twijfel getrokken, noch ten gronde, noch wat de vorm betreft.

Intussen bepaalt de nieuwe reglementering van 2007 dat de publicatie voor beide types van toestellen verplicht is. Conform het koninklijk besluit van 2007 bleven de oude modelgoedkeuringen geldig tot 31 december 2012.

Het probleem is dus niet de homologatie van de toestellen, want de Dräger 7410+ is wel degelijk goedgekeurd, maar de mogelijke juridische gevolgen van de niet-publicatie van een ademanalysetoestel dat ook als ademtesttoestel kan worden gebruikt. De FOD Economie heeft destijds geoordeeld dat de publicatie niet nodig was. Dat is ook onze interpretatie.

De politierechtbank van Nijvel heeft desalniettemin beklagden vrijgesproken omdat het betreffende toestel niet als ademtesttoestel in het *Belgisch Staatsblad* werd gepubliceerd. Nochtans is het resultaat van de ademanalyse dat met dat toestel wordt vastgesteld, volledig rechtsgeldig.

Het parket van Nijvel heeft beroep aangetekend tegen deze uitspraak. Overigens werden vorige vrijspraken door de politierechtbank van Nijvel in verband met dit toestel telkens in beroep herzien. Deze politierechtbank is bovendien de enige die daar zo over oordeelt. We zullen bijgevolg moeten zien hoe deze zaak in beroep zal worden behandeld, maar ik ga ervan uit dat onze interpretatie, net als de vorige keren, wordt bevestigd.

De heer Gérard Deprez (MR). – Kan de minister dit samenvatten zonder vermelding van data? Als ik het goed begrijp is de bekendmaking verplicht sedert 2007. Waarom bleef de bekendmaking uit? Dat had de problemen kunnen voorkomen.

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – In ieder geval is er sinds 1 januari 2013 geen enkel probleem meer. Alle publicaties zijn in orde.

Voor de periode vóór 31 december 2012 heeft een politierechter van Nijvel echter zijn eigen interpretatie, die verschilt van de interpretaties van de andere politierechtbanken en van die van de rechtbank van eerste aanleg van Nijvel. Ze werd telkens in beroep gewijzigd.

Depuis le 1^{er} janvier 2013, plus aucun problème ne se pose, même pour le juge de police de Nivelles.

Mais en l'occurrence, le parquet est de nouveau allé en appel, et nous espérons que la décision du tribunal de police de Nivelles sera une fois encore réformée.

M. Gérard Deprez (MR). – À partir du 1^{er} janvier 2013, l'appareil Dräger 7410+ ne posera donc plus de problème ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – Non, car tout a été simplifié dans une seule et même procédure.

Mme Inge Faes (N-VA). – *Le problème sera donc résolu cette année.*

Le ministre dit que l'alcootest suffit pour condamner quelqu'un mais la mesure doit alors se faire à l'aide d'un appareil conforme à la réglementation. Ce n'était pas le cas puisque la liste des appareils homologués n'avait pas été publiée, alors que c'était une obligation depuis 2007. Un problème se pose donc. Ce n'est pas parce qu'un seul juge de police de notre pays se prononce de manière négative qu'il a tort. Combien de juges de police se sont-ils d'ailleurs prononcés sur la force probante des alcootests ? Peut-être n'y a-t-il jamais eu de discussion sur ces appareils dans les autres tribunaux de police. Si le ministre ne dispose pas de chiffres à ce sujet, il ne peut comparer la décision du juge de police de Nivelles à aucune autre.

Je veux bien considérer que cette affaire est résolue mais je demande quand même au ministre d'être plus vigilant à l'avenir.

Demande d'explications de Mme Marie Arena au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur « les objectifs de réduction des gaz à effet de serre » (n° 5-2993)

Mme Marie Arena (PS). – Cette question date du 13 janvier mais le problème qu'elle aborde reste d'actualité. D'après les conclusions d'une étude publiée dans *Nature Climate Change*, des dizaines de millions de personnes pourraient échapper à des inondations ou à la sécheresse d'ici à 2050 si les émissions de gaz à effet de serre, à l'origine du changement climatique, étaient plus fortement et plus rapidement limitées.

Cette étude se présente comme l'une des plus complètes à ce jour. On sait que les études du GIEC ont suscité beaucoup de critiques. Cette étude-ci met à nouveau en évidence les conséquences du réchauffement que les États pourraient éviter à l'échelle globale et régionale. L'équipe de chercheurs anglais et allemands s'est penchée sur six grandes trajectoires. Pour chacune de ces hypothèses, les chercheurs ont examiné les conséquences sur des indicateurs comme les inondations, la sécheresse, la disponibilité en eau ou encore la productivité agricole.

Au total, selon l'étude, de 20% à 65% des incidences négatives prédites par les scénarios pessimistes du GIEC pourraient être évités d'ici à la fin du siècle grâce à des

Sinds 1 januari 2013 is er geen enkel probleem meer, zelfs niet voor de politierechter van Nijvel.

In dit geval is het parket echter opnieuw in beroep gegaan, en we hopen dat de beslissing van de politierechtbank van Nijvel opnieuw zal worden gewijzigd.

De heer Gérard Deprez (MR). – *Vanaf 1 januari 2013 is er dus geen probleem meer met het apparaat Dräger 7410+?*

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Neen, aangezien alles vereenvoudigd werd tot een enkele procedure.*

Mevrouw Inge Faes (N-VA). – Het probleem is dus dit jaar opgelost.

De minister zegt nu wel dat de ademanalyse volstaat om iemand te veroordelen, maar die analyse moet dan wel gebeuren met een toestel dat reglementair in orde is. Blijkbaar was dat hier niet het geval, aangezien niet voldaan is aan de vereiste om de lijst van gehomologeerde toestellen te publiceren, die sinds 2007 wel degelijk bestond. Er is dus wel een probleem. Het is niet omdat maar één politierechter in ons land een negatief oordeel velt, dat hij ongelijk heeft. Hoeveel politierechters hebben overigens uitspraken gedaan over de bewijskracht van de alcoholtesters? Misschien is er op al die andere politierechtbanken nooit een discussie over deze toestellen geweest. Als de minister daar geen cijfers over heeft, kan hij de uitspraak van de politierechter van Nijvel ook met niets vergelijken.

Ik wil deze zaak wel als opgelost afsluiten, maar ik vraag de minister toch dat hij in de toekomst iets beter oplet.

Vraag om uitleg van mevrouw Marie Arena aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over « de doelstellingen van vermindering van de broeikasgassen » (nr. 5-2993)

Mevrouw Marie Arena (PS). – *Deze vraag dateert van 13 januari, maar het probleem dat ermee wordt aangekaart, is nog altijd actueel. Volgens de conclusies van een studie die gepubliceerd werd in Nature Climate Change zouden tegen 2050 tientallen miljoenen mensen kunnen ontsnappen aan overstromingen en droogte indien de uitstoot van broeikasgassen, die verantwoordelijk is voor de klimaatverandering, sneller en drastischer werd verminderd.*

Deze studie is één van de meest volledige studies die tot nu toe werden uitgevoerd. De studies van de Intergouvernementele werkgroep inzake klimaatverandering (IPCC) hebben veel kritiek uitgelokt. Deze studie wijst opnieuw op de gevolgen van de opwarming van de aarde die de staten zouden kunnen voorkomen op regionaal vlak en op wereldschaal. Het team van Engelse en Duitse onderzoekers heeft zich gebogen over zes belangrijke hypothesen. Voor elk van deze hypothesen hebben de onderzoekers de gevolgen onderzocht op indicatoren, zoals overstromingen, droogte, de beschikbaarheid van water en de landbouwproductie.

Volgens de studie zouden in totaal 20 tot 65% van de negatieve gevolgen die voorspeld werden door de

mesures ambitieuses de lutte contre les changements climatiques et de limitation des gaz à effet de serre.

La conférence de l'ONU sur le climat de décembre 2012 est parvenue à un accord au terme des négociations de Doha sur la lutte contre le réchauffement climatique, ce qui a donné naissance à l'acte II de Kyoto.

Pourtant, pour de nombreux observateurs, ce bilan est préoccupant car il confirme le manque de volonté politique d'agir avec détermination pour lutter contre le réchauffement.

Pour les pays en développement et les pays émergents, l'enjeu de Doha était avant tout de pérenniser le protocole de Kyoto, seul traité international contraignant les pays industrialisés à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre. Grâce à l'Union européenne, ils l'ont obtenu. Pourtant, l'effort des pays industrialisés est encore jugé très insuffisant.

Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) estime nécessaire que ces pays suppriment entre 25% et 40% de leurs émissions d'ici à 2020 pour contenir l'élévation des températures mondiales à 2 °C en moyenne.

Cette nouvelle étude vient une nouvelle fois confirmer que les pays en développement paieront les premiers le prix fort du réchauffement climatique.

L'Acte II du protocole de Kyoto ouvre une seconde période d'engagement s'étalant du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2020, elle concerne directement notre pays, au sein de l'Union européenne. Cet accord prévoit plusieurs étapes, notamment le réexamen par chaque pays de ses objectifs chiffrés de réduction de gaz à effet de serre au plus tard pour 2014.

Pourriez-vous nous faire savoir, monsieur le secrétaire d'État, quelle sera l'attitude de la Belgique concernant l'évolution des objectifs de réduction de gaz à effet de serre au cours des deux années à venir ? Quelle sera l'attitude diplomatique de la Belgique sur ce dossier au sein de l'Union européenne ? La Belgique tiendra-t-elle compte des nouvelles données qui chiffrent le coût humain du réchauffement climatique à travers le monde ? Si oui, comment ? Quelle nouvelle stratégie la Belgique adoptera-t-elle pour lutter contre le réchauffement climatique ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – Comme vous le dites, ce dossier est plus que jamais d'actualité et est malheureusement de plus en plus urgent. Espérons qu'il ne soit pas trop tard.

Je suis pleinement conscient des conséquences désastreuses des changements climatiques. En l'absence d'une action forte et immédiate, nous devrons tous en payer les conséquences. J'ai été particulièrement frappé d'entendre à Doha qu'un pays comme les Philippines consacrait 40% de son PIB à gérer les catastrophes naturelles liées au réchauffement climatique. C'est énorme et cela ne semble pourtant pas encore suffisant pour certains.

La Belgique s'efforce de jouer pleinement son rôle sur la scène internationale. Elle est l'un des États membres les plus actifs au sein de l'Union européenne en ce qui concerne la

pessimistische scenario's van de IPCC tegen het einde van de eeuw voorkomen kunnen worden dankzij ambitieuze maatregelen op het vlak van de bestrijding van de klimaatverandering en de beperking van de uitstoot van broeikasgassen.

Op de VN-klimaatconferentie van december 2012 werd na afloop van de onderhandelingen van Doha over de strijd tegen de klimaatverandering een akkoord bereikt, dat uitgemond is in een verlenging van het Kyoto-protocol.

Tal van observatoren vinden deze balans echter zorgwekkend, want het is een bevestiging van het feit dat de politieke wil ontbreekt om krachtdadig op te treden tegen de opwarming van de aarde.

Voor de ontwikkelingslanden en de groei landen was de inzet van Doha vooral de besteding van het Kyoto-protocol, het enige internationale verdrag dat de industrielanden verplicht hun uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Dankzij de Europese Unie hebben zij dat ook verkregen. De inspanning van de industrielanden wordt echter nog als zeer onvoldoende beschouwd.

De IPCC acht het nodig dat deze landen hun uitstoot tegen 2020 met 25 tot 40% verminderen om de mondiale temperatuurstijging met gemiddeld 2 °C tegen te gaan.

Deze nieuwe studie bevestigt eens te meer dat de ontwikkelingslanden als eerste de prijs voor de opwarming van de aarde zullen betalen.

Met Kyoto II wordt een tweede verbintenisperiode aangevat die loopt van 1 januari 2013 tot 31 december 2020, en die rechtstreeks betrekking heeft op ons land, binnen de Europese Unie. Dat akkoord bevat verschillende stadia, inzonderheid een nieuw onderzoek, door elk land, van de doelstellingen inzake de vermindering van de broeikasgassen tegen uiterlijk 2014.

Welke houding zal België aannemen met betrekking tot de voortgang van de doelstellingen van vermindering van de broeikasgassen de komende twee jaar? Welke diplomatieke weg zal België binnen de Europese Unie volgen met betrekking tot dit dossier? Zal België rekening houden met de nieuwe gegevens die het menselijk leed berekenen als gevolg van de opwarming van de aarde? Zo ja, hoe? Welke nieuwe strategie zal België volgen in de strijd tegen de opwarming van de aarde?

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatsvorming. – Zoals u zegt, is dit dossier actueler dan ooit en jammer genoeg ook steeds dringender. Hopelijk is het nog niet te laat.

Ik ben mij ten volle bewust van de gevolgen van de klimaatverandering. Als we niet onmiddellijk doortastend optreden, zullen we allen de gevolgen ervan dragen. Het heeft mij bijzonder getroffen toen ik in Doha vernam dat in de Filipijnen 40% van het bbp gebruikt wordt om de natuurrampen als gevolg van de opwarming van de aarde aan te pakken. Dat is enorm veel, maar voor sommigen lijkt het nog niet voldoende.

België probeert zijn rol op internationaal vlak ten volle te spelen. Ons land is één van de meest actieve lidstaten van de Europese Unie op het vlak van de strijd tegen de klimaatverandering, vooral wat ambitie, billijkheid en

lutte contre les changements climatiques, en particulier pour ce qui concerne le niveau d'ambition, l'équité et la justice climatique et donc aussi les intérêts des pays et populations les plus vulnérables. Elle a toujours défendu le Protocole de Kyoto en tant que cadre légal multilatéral pour la lutte contre les changements climatiques.

Lors de la dernière conférence des Nations unies qui s'est tenue à Doha, nous avons d'ailleurs joué un rôle non négligeable au sein des négociations sur la deuxième période d'engagement du Protocole de Kyoto, en particulier dans la recherche d'une solution pour le surplus des quotas d'émissions, afin de garantir l'intégrité environnementale du nouvel acte de Kyoto. Coordonnée par le service « Changements climatiques » de mon administration, la délégation belge a joué un rôle déterminant comme médiateur et devra continuer à jouer ce rôle à l'avenir.

Malgré cela, reconnaissons que le niveau d'ambition global tant en termes d'objectifs de réduction des émissions qu'en matière de soutien financier, est largement insuffisant. Cette situation est à l'origine d'une grande frustration de la part des pays les plus vulnérables.

Même si un accord a été conclu à Doha, l'Union européenne, comme leader informel dans le débat climatique, devra donner des indications plus claires sur le renforcement de son ambition si elle veut continuer à montrer l'exemple et éviter que la prochaine Conférence des Parties (COP) de novembre 2013 à Varsovie soit un échec. L'Union s'est en effet engagée à réduire ses émissions de 20% en 2020 par rapport à 1990 et à porter à 30% cet objectif en cas d'efforts comparables des autres pays industrialisés, afin de se situer dans la fourchette des réductions nécessaires pour garder une chance – et ce n'est plus qu'une chance ! – de limiter à 2 °C la hausse de la température moyenne sur la Terre.

La Belgique doit continuer à peser dans ce débat, consciente de sa position réelle. Forte de l'appui des gouvernements et parlements fédéraux et régionaux, la Belgique soutient ouvertement le renforcement unilatéral à 30% de l'objectif européen à l'horizon 2020, non seulement afin de relever l'ambition en matière climatique, mais également pour bénéficier de tous les avantages qui doivent en découler, en matière de sécurité énergétique, de baisse de la facture énergétique, d'innovation dans les secteurs d'avenir, de création d'emploi dans ces secteurs, de stimulation de l'activité économique ou encore de bénéfices sur la santé humaine.

Cette position se reflète dans celle qui est adoptée par la Belgique dans les discussions en cours sur un renforcement du système européen d'échange de quotas d'émission (EU ETS). En effet, le prix des quotas atteint un niveau tellement insignifiant qu'il ne permet plus de peser sur les investissements actuels, pourtant déterminants si nous voulons atteindre nos objectifs de réduction à long terme. La Belgique plaide donc pour une réforme structurelle du marché des quotas. Elle devra également plaider pour la mise en place d'un cadre politique européen post-2020 ambitieux, comprenant des jalons intermédiaires (2030) en ligne avec les objectifs à long terme définis dans la feuille de route européenne à l'horizon 2050.

Enfin, au sein de la Belgique, nous devons absolument et de manière urgente conclure un accord entre les différentes

klimaatgerechtigheid en dus ook de belangen van de meest kwetsbare landen en bevolkingsgroepen betreft. Ons land heeft altijd het Kyoto-protocol verdedigd als multilateraal wettelijk kader voor de strijd tegen de klimaatverandering.

Op de jongste VN-conferentie in Doha hebben we overigens een niet onbelangrijke rol gespeeld in de onderhandelingen over de tweede verbintenisperiode van het Kyoto-protocol, meer bepaald om een oplossing te vinden voor de overschotten aan emissierechten, teneinde de milieu-integriteit van het nieuwe Kyotoverdrag te garanderen. In samenwerking met de dienst Klimaatverandering van mijn departement heeft de Belgische delegatie een doorslaggevende rol gespeeld als bemiddelaar. Ze moet die rol in de toekomst blijven spelen.

Desondanks moeten we toegeven dat het globale ambitieniveau, zowel op het vlak van de doelstellingen inzake de vermindering van de broeikasgassen als wat de financiële steun betreft, ruimschoots onvoldoende is. Dat zorgt voor heel wat frustratie bij de meest kwetsbare landen.

In Doha werd dan wel een overeenkomst gesloten, maar toch zal de Europese Unie, als informele leider in het klimaatdebat, duidelijker aanwijzingen moeten geven over de versterking van haar ambitie, anders zou de volgende Conferentie van Partijen (COP) van november 2013 in Warschau wel eens een mislukking kunnen worden. De Unie heeft zich er immers toe verbonden haar uitstoot in 2020 met 20% te verminderen ten opzichte van 1990 en die doelstelling te verhogen tot 30% als andere industrielanden gelijkaardige inspanningen doen om binnen de vork van vermindering te blijven die nodig is om de gemiddelde temperatuurstijging op aarde te beperken tot 2 °C.

België moet zich bewust zijn van zijn reële positie en blijven wegen op dat debat. Met de inbreng van de federale en regionale regeringen en parlementen steunt België openlijk de unilaterale verhoging van de Europese doelstelling tot 30% tegen 2020, niet alleen om de uitdaging op het vlak van het klimaat aan te gaan, maar ook om alle voordelen te kunnen genieten die daaruit voortvloeien op het gebied van energieveiligheid, daling van de energiefactuur, innovatie in de toekomstgerichte sectoren, jobcreatie in die sectoren, bevordering van de economische activiteit en de menselijke gezondheid.

Dat standpunt wordt weerspiegeld in het standpunt dat België heeft aangenomen tijdens de lopende besprekingen over de versterking van een Europees systeem van emissiehandel (EU ETS). De prijs van de quota is immers zo onbeduidend geworden dat hij geen invloed meer heeft op de actuele investeringen, die nochtans van doorslaggevend belang zijn als we onze reductiedoelstellingen op lange termijn willen halen. België pleit dan ook voor een structurele hervorming van de quotamarkt. Ons land zal ook moeten pleiten voor de invoering van een ambitieus Europees politiek kader voor de periode na 2020, met tussentijdse ijkpunten (2030) in overeenstemming met de doelstellingen op lange termijn die in het Europees stappenplan voor 2050 zijn opgenomen.

In België moeten we absoluut en dringend een overeenkomst sluiten tussen de verschillende overheden – de federale overheid en de gewesten – om de bepalingen van het energie- en klimaatpakket ten volle uit te voeren en het mogelijk te maken onze doelstellingen te realiseren tegen 2020. Die

autorités (fédéral et régions) afin d'assurer la pleine mise en œuvre des dispositions du paquet énergie-climat et de nous permettre de réaliser nos objectifs à l'horizon 2020. Cet accord devra réaffirmer l'intention d'un relèvement à 30% de l'objectif de réduction et prévoir de manière explicite la procédure qui sera mise en œuvre le cas échéant. Dans ce contexte du *burden sharing*, il ne s'agit pas seulement de se mettre d'accord sur les objectifs et la politique à mettre en œuvre par les uns et les autres, mais aussi de renforcer la coopération entre l'État fédéral et les trois régions afin de maximiser les synergies entre ces politiques, d'en assurer la cohérence et de garantir le respect mutuel des engagements pris.

J'ajouterai que nous sommes déjà en retard en ce qui concerne la répartition au niveau belge des différents objectifs issus du *burden sharing*, que ce soit les objectifs de réduction des émissions de CO₂ ou la production renouvelable.

Il est maintenant temps pour les trois régions et l'État fédéral de se mettre autour de la table pour deux bonnes raisons. Premièrement, nous sommes déjà en retard sur le calendrier fixé et, deuxièmement, nous allons bientôt profiter du produit de la mise aux enchères des quotas de CO₂ au moment où nous devons investir dans la prolongation du *fast start*, ce qui représente 100 milliards de dollars à l'horizon 2020.

Il faut donc absolument que nous nous mettions d'accord sur l'objectif renouvelable, la clé de répartition européenne, le *burden sharing* et les accords de 2004 me paraissant de bonnes bases. Il faut également préciser la manière dont cet argent sera réparti tout en l'affectant de manière tout à fait prioritaire à nos engagements climatiques en termes de soutien aux pays vulnérables. Tel devrait être à mes yeux le cadre d'un *burden sharing* belgo-belge dont nous déciderons, je l'espère, le plus rapidement possible.

Reconnaissons aussi – je l'ai constaté lorsque j'ai assumé la présidence de la Conférence nationale sur le Climat – qu'il n'est pas simple de faire avancer ce dossier. Toutefois, les positions politiques des différents gouvernements semblent aller dans le bon sens et les ingrédients suffisants pour la conclusion d'un tel accord de répartition semblent aujourd'hui réunis.

Mme Marie Arena (PS). – Effectivement, il s'agit d'un dossier extrêmement complexe qui se joue à la fois sur la scène européenne et internationale et dont les enjeux sont également économiques. Si nous pouvons peut-être nous réjouir que certaines situations de crise entraînent une diminution des productions et donc des émissions de gaz à effet de serre, nous savons bien que si nous ne modifions pas structurellement notre consommation énergétique pour réduire notre dépendance aux énergies fossiles, nous n'aurons pas résolu le problème. Il reste un gros travail à accomplir dans ce sens. À cet égard, les investissements dans la recherche et l'innovation sont aussi une piste à favoriser. Je vous remercie pour les informations que vous m'avez fournies. Nous aurons certainement l'occasion de revenir sur le calendrier et les objectifs que nous nous sommes fixés dans ce domaine.

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – Je n'en doute pas.

overeenkomst moet het voornemen bevestigen om de CO₂-reductiedoelstelling te verhogen tot 30% en expliciet de procedure bepalen die desgevallend in werking zal worden gesteld. In die context van burden sharing moeten we het niet alleen eens worden over de doelstellingen en het beleid dat elkeen moet voeren, maar moeten we ook de samenwerking tussen de federale staat en de drie gewesten versterken teneinde de synergieën tussen hun beleid te maximaliseren, de samenhang ervan te verzekeren en het wederzijdse respect voor de aangegane verbintenissen te garanderen.

We hebben al vertraging opgelopen met de verdeling op Belgisch niveau van de verschillende doelstellingen die voortkomen uit de burden sharing, zowel wat de CO₂-reductiedoelstellingen betreft als op het vlak van de productie van hernieuwbare energie.

Nu moeten de drie gewesten en de federale staat samenkomen om twee goede redenen. Ten eerste hebben we al vertraging opgelopen ten opzichte van het vastgestelde tijdschema, en ten tweede zullen we binnenkort profijt halen uit de opbrengst van de veiling van de CO₂-quota, op het ogenblik dat we moeten investeren in de verlenging van de fast start, ten bedrage van 100 miljard tegen 2020.

We moeten het dus absoluut eens worden over de doelstelling inzake hernieuwbare energie, de Europese verdeelsleutel, de burden sharing. De overeenkomsten van 2004 lijken mij daarvoor een goede basis. We moeten ook nauwkeurig bepalen hoe dat geld zal worden verdeeld; het moet in de eerste plaats aangewend worden voor onze klimaatverbintenissen om de meest kwetsbare landen te steunen. Dat moet volgens mij het kader zijn van een burden sharing op Belgisch niveau, waarover we hopelijk zo spoedig mogelijk zullen beslissen.

We moeten ook toegeven dat het niet eenvoudig is om vooruitgang te boeken in dit dossier, dat heb ik ondervonden toen ik het voorzitterschap van de nationale klimaatconferentie uitoefende. De politieke stellingen lijken in de goede richting te gaan en er lijken voldoende elementen aanwezig te zijn om een overeenkomst te sluiten in verband met de verdeling.

Mevrouw Marie Arena (PS). – *Het gaat hier inderdaad om een uiterst ingewikkeld dossier met gevolgen op Europees en internationaal vlak, dat ook een weerslag heeft op de economie. We kunnen ons misschien verheugen over het feit dat bepaalde crisissituaties aanleiding geven tot een lagere productie en dus minder uitstoot van broeikasgassen, maar we weten maar al te goed dat het probleem niet opgelost geraakt zolang we ons energiegebruik niet structureel wijzigen om onze afhankelijkheid van fossiele brandstoffen te verminderen. Op dat vlak hebben we nog veel werk voor de boeg. We moeten ook investeringen in onderzoek en innovatie stimuleren. Ik dank u voor de informatie die u mij gegeven hebt. Over het tijdschema en de doelstellingen die we ons op dat vlak hebben gesteld, zullen we het zeker nog hebben.*

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Daar twijfel ik niet aan.*

**Demande d'explications de
Mme Marie Arena au secrétaire d'État à
l'Environnement, à l'Énergie et à la
Mobilité, et aux Réformes institutionnelles
sur «la pollution au mercure» (n° 5-2994)**

Mme Marie Arena (PS). – Dans un communiqué daté du 10 janvier 2013, le programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE) annonce que les communautés vivant dans les pays en développement sont confrontées à des risques sanitaires et environnementaux de plus en plus importants liés à l'exposition au mercure.

Pour la première fois, l'étude du PNUE évalue les rejets de mercure dans les rivières et les lacs. Les expositions humaines au mercure sont majoritairement dues à la consommation de poisson contaminé. Les milieux aquatiques sont donc un chaînon stratégique de la santé humaine. Au cours des cent dernières années, à cause des émissions liées à l'activité humaine, la quantité de mercure dans les cent premiers mètres de profondeur des océans de la planète a doublé. Dans les eaux plus profondes, la concentration de mercure a augmenté de 25%. Cette étude, qui présente une évaluation exhaustive des émissions de mercure par région et par secteur économique, met également en évidence les importants rejets dans l'environnement dus à la déforestation.

Quelques jours plus tôt, le 7 janvier, une étude européenne portant sur l'impact de la pollution au mercure auprès des populations européennes a été publiée dans la revue *Environmental Health*. Elle indique que réduire l'exposition de la population, notamment prénatale, au méthylmercure ferait gagner à l'Europe de 8 à 9 milliards d'euros par an en évitant à ses habitants une baisse de quotient intellectuel liée à des déficiences neurologiques et donc une perte salariale ou, plus largement, une perte économique. Cette étude européenne est basée sur le programme de biosurveillance européen mené entre 2011 et 2012 pour mesurer la présence de substances polluantes (mercure, cadmium, ...) chez des enfants âgés de six à onze ans et leurs mères.

Ces deux études ont été présentées officiellement au Comité de négociation intergouvernemental sur le mercure à Genève du 13 au 18 janvier 2013. Il s'agissait du cinquième et dernier cycle de pourparlers, qui devrait clore quatre ans de négociations, sous l'égide des Nations unies, sur cette question de sécurité sanitaire des plus sensibles.

L'Union européenne a interdit les exportations de mercure en 2011. Avec le soutien du PNUE, des plans nationaux d'actions sont menés dans plusieurs pays, hors Union européenne, afin de trouver des solutions respectueuses de l'environnement pour le stockage et l'élimination des excédents de mercure et des déchets. En revanche, malgré ces décisions, les actions mondiales coordonnées vers une réduction des risques environnementaux et sanitaires liés à l'exposition au mercure restent très modestes selon les Nations unies.

Les gouvernements qui participent à la conférence de Genève ont dû finaliser leurs discussions sur la mise en place d'un traité contraignant à l'échelle mondiale destiné à diminuer les dommages causés par le mercure.

Au regard de ces dernières évaluations et de la conférence qui

**Vraag om uitleg van mevrouw Marie Arena
aan de staatssecretaris voor Leefmilieu,
Energie en Mobiliteit, en voor
Staats hervorming over «de
kwikverontreiniging» (nr. 5-2994)**

Mevrouw Marie Arena (PS). – In een communiqué van 10 januari 2013 kondigt het Milieuprogramma van de Verenigde Naties (UNEP) aan dat de bevolking in de ontwikkelingslanden steeds grotere risico's lopen op het vlak van gezondheid en milieu ingevolge de blootstelling aan kwik.

Voor de eerste keer evalueert de studie van de UNEP het lozen van kwik in rivieren en meren. Bij mensen gaat het voornamelijk om de consumptie van besmette vis. Het aquatische milieu vormt dus een strategische schakel in de menselijke gezondheid. Tijdens de voorbije honderd jaar is de hoeveelheid kwik in de bovenste laag van de oceanen tot op een diepte van honderd meter verdubbeld. In de diepere wateren is de kwikconcentratie met 25% toegenomen. Die studie, die een uitvoerig evaluatie van de kwikuitstoot per regio en per economische sector weergeeft, vestigt ook de aandacht op de belangrijke lozingen in het milieu die het gevolg zijn van de ontbossing.

Enkele dagen eerder, op 7 januari, is een Europese studie over de gevolgen van de kwikvervuiling bij de Europese bevolking gepubliceerd in het tijdschrift *Environmental Health*. Die studie geeft aan dat de vermindering van de blootstelling van de bevolking – in het bijzonder voor de geboorte – aan methylkwik Europa een besparing van acht tot negen miljard euro zou opleveren. Een dergelijke vermindering voorkomt immers een lager intelligentiequotient wegens neurologische deficiënties, en bijgevolg een loonverlies, of meer in het algemeen, een economisch verlies. Die Europese studie is gebaseerd op het Europese biomonitoringprogramma dat tussen 2011 en 2012 werd gehouden met als doel de aanwezigheid van vervuilende substanties zoals kwik en cadmium bij kinderen van zes tot elf jaar en hun moeders te meten.

Beide studies werden officieel voorgesteld op de internationale conferentie over kwik die van 13 tot 18 januari 2013 in Genève plaatsvond. Het was de vijfde en laatste cyclus van onderhandelingen onder VN-vlag over de bescherming van de gezondheid van de zwaksten.

De Europese Unie heeft de export van kwik in 2011 verboden. Met de steun van de UNEP worden nationale actieplannen in verschillende landen buiten de Europese Unie gehouden om milieuvriendelijke oplossingen te vinden voor de opslag en de verwijdering van kwikoverschotten en -afval. Ondanks die beslissingen blijven de gecoördineerde acties op wereldvlak voor een vermindering van milieu- en gezondheidsrisico's ingevolge de blootstelling aan kwik volgens de Verenigde Naties echter zeer bescheiden.

De conferentie van Genève heeft uiteindelijk geleid tot de goedkeuring van een dwingend verdrag op wereldschaal betreffende de vermindering van de schade veroorzaakt door kwik.

Wat is de houding van België met betrekking tot de kwikvervuiling, in het bijzonder de vervuiling waarop in de genoemde studie werd gewezen en die de menselijke

a eu lieu en janvier, pourriez-vous, monsieur le secrétaire d'État, nous informer sur l'attitude de la Belgique sur les pollutions liées au mercure, notamment celles mises en avant par cette étude et qui influencent directement la santé humaine ? Quelles sont les politiques adoptées au niveau national et, le cas échéant, avec quelles concertations avec les régions ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – Ce 28 janvier à Genève, le Comité international de négociation sur le mercure a approuvé le texte du futur traité international qui sera probablement dénommé « Traité de Minamata sur le Mercure » et qui entrera vraisemblablement en vigueur à l'horizon 2018.

Au vu du caractère de transport à longue distance et de la nature persistante de cette substance, un instrument juridiquement contraignant est primordial pour assurer une réduction de l'exposition des populations au mercure dans le futur. Le traité vise une réduction des émissions vers l'air ainsi que – dans une moindre mesure – vers l'eau et le sol. Il inclut des dispositions concernant des domaines aussi variés que le commerce, l'utilisation du mercure dans les produits et procédés industriels, l'approvisionnement et la mise en décharge.

Nous estimons que le texte résultant de la négociation est bien équilibré dans la mesure où des obligations significatives incomberont aux parties tout en présentant un niveau de flexibilité suffisant pour assurer la ratification par les principaux pays concernés. La Belgique a contribué très activement à ce processus de négociation, notamment en développant ce dossier lors de la présidence belge du Conseil en 2010 et jusqu'à l'éclosion de ce traité, ce 28 janvier à 6 h 50, de laquelle la délégation belge a été un heureux témoin.

La stratégie européenne sur le mercure, qui a vu le jour en 2005, a permis de paver, pour partie, le chemin du travail du secrétariat du PNUE, d'une part, et du groupe de négociation, d'autre part. Cette stratégie européenne avait en effet déjà réalisé un nombre d'actions législatives visant à la réduction du mercure dans divers domaines, telles les émissions, l'utilisation et la mise sur le marché dudit métal ou des articles qui en contiennent.

Par ailleurs, au niveau européen, des dispositions législatives complémentaires visant la réduction des risques par rapport à l'exposition au mercure ont récemment été élaborées. En particulier, nous citerons les mesures d'interdiction de mise sur le marché dans le cadre du Règlement REACH pour les dispositifs de mesures (en complément aux mesures de restriction existantes sur les thermomètres médicaux, les baromètres, etc.) ainsi que l'interdiction d'utilisation de composés du mercure par certains procédés industriels (tels que ceux basés sur l'utilisation du phénylmercure).

De récentes discussions d'experts européens ont convenu d'une future interdiction du mercure dans les piles dites « piles boutons ».

À noter que la Belgique avait également traduit une position volontariste dans les obligations de réduction progressive de la quantité de mercure dans les ampoules économiques (*Compact Fluorescent Lamps*) ainsi que dans les obligations

gezondheid rechtstreeks beïnvloedt? Welk beleid wordt er op nationaal vlak gevoerd, en welk overleg vindt er eventueel plaats met de gewesten?

***De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Op 28 januari heeft het internationaal overlegcomité te Genève een tekst aangenomen voor het toekomstig internationaal verdrag dat wellicht “Minamataconventie over kwik” zal worden genoemd en waarschijnlijk tegen 2018 van kracht zal zijn.*

Kwik kan zich over lange afstanden verspreiden en is zeer giftig. Om in de toekomst de blootstelling van de bevolking aan kwik te verminderen, is een bindend juridisch instrument dus uiterst belangrijk. Het verdrag beoogt een vermindering van de uitstoot van kwik in de lucht en – in mindere mate – in het water en de grond. Het verdrag bevat bepalingen die betrekking hebben op uiteenlopende domeinen, zoals de handel, het gebruik van kwik in industriële producten en procedés, de bevoorrading en het lozen.

De tekst die voortvloeit uit de onderhandelingen is evenwichtig. Belangrijke, maar voldoende soepele verplichtingen zullen aan de partijen worden opgelegd, zodat de belangrijkste betrokken landen de tekst kunnen ratificeren. België heeft heel actief aan dit onderhandelingsproces meegewerkt, meer bepaald bij de uitwerking van dit dossier onder het Belgisch voorzitterschap van de Raad in 2010 en tot de ondertekening van de conventie op 28 januari om 6.50 uur, waarvan de Belgische delegatie getuige was.

Het Europees beleid inzake kwik, dat in 2005 van start ging, heeft het werk vergemakkelijkt voor het secretariaat van UNEP en voor de onderhandelingsgroep. Er zijn al een aantal wetten om het gebruik van kwik op diverse domeinen te verminderen, vooral inzake de kwikuitstoot, het gebruik en het op de markt brengen van kwik of van voorwerpen die kwik bevatten.

Op Europees niveau zijn er aanvullende wetsbepalingen om het risico op blootstelling aan kwik te verminderen. Zo is er in het kader van de REACH-reglementering het verbod op het op de markt brengen van kwik in meetinstrumenten – naast de bestaande beperkingen op koortsthermometers, barometers enzovoort –, alsook het verbod op het gebruik van kwikverbindingen in bepaalde industriële methodes, met name de methodes die gebaseerd zijn op het gebruik van fenylkwikverbindingen.

Recente besprekingen van Europese deskundigen hebben geleid tot de afspraak om kwik in batterijen, de zogenaamde “knoopcellen”, in de toekomst te verbieden.

België heeft een daadkrachtige houding aangenomen inzake de verplichting tot een progressieve afbouw van kwik in spaarlampen – Compact Fluorescent Lamps – en in de etiketteringsverplichtingen.

Voor de bepalingen die van toepassing zijn op de reiniging van afvalwater van tandartspraktijken en voor de andere maatregelen tot vermindering van de vervuiling verwijs ik naar mijn collega's van de gemeenschapsregeringen die

d'étiquetage.

Par ailleurs, pour les dispositifs en vigueur pour la dépollution des eaux de décharges des cabinets dentaires et pour les autres mesures de réduction de la pollution, je vous renvoie à mes collègues régionaux en charge de l'environnement.

En ce qui concerne la protection de l'environnement ainsi que de la santé via l'environnement, les modalités de coordination pour les dossiers mercure sont basées sur l'organe belge de coordination environnementale, le CCPIE (Comité de coordination de la politique internationale de l'environnement).

Pour les mesures dans le domaine de la politique nutritionnelle, de la sécurité alimentaire et de la santé (notamment la problématique des amalgames dentaires et de ses alternatives), je vous renvoie vers mes collègues en charge de ces matières, respectivement Mme Laruelle et Mme Onkelinx.

Les résultats du biomonitoring du taux de mercure effectué en Belgique dans le cadre du projet européen DEMOCOPHES étaient tous en dessous des valeurs guides de santé. Il est cependant à remarquer que la valeur moyenne des résultats des mères et des enfants belges est supérieure à la moyenne observée dans les 17 pays européens participants. Une corrélation avec des régimes alimentaires riches en poisson (qui se situent notamment au sommet de la chaîne alimentaire), a été mise en avant par les résultats européens.

À terme, l'application au niveau international du futur traité devrait assurer une réduction significative des émissions et donc de la contamination de la chaîne alimentaire.

Dans la perspective de la ratification du Traité Mercure par la Belgique, une approche volontariste continuera à être développée.

Mme Marie Arena (PS). – Vos propos montrent que des mesures volontaristes peuvent amener à diminuer la contamination au mercure des Belges et des Européens. Cependant, si le processus n'est pas global, la chaîne alimentaire – en particulier le poisson – reste exposée. Cela prouve tout l'intérêt d'un traité limitant, voire interdisant, à l'échelon planétaire l'utilisation du mercure.

Vous disiez que le traité devrait être suffisamment ambitieux, mais aussi assez souple pour permettre l'adhésion d'un maximum d'États. Sait-on déjà lesquels seront parties à la signature ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – Dans les pourparlers internationaux, on cherche toujours ce difficile et subtil compromis : recueillir l'adhésion d'un maximum de pays tout en maintenant un niveau d'ambitieux suffisamment élevé.

Je peux vous transmettre la liste des 28 pays signataires – bien entendu, aucun n'a encore ratifié le traité – assortie d'indications sur les perspectives de ratification.

bevoegd zijn voor milieu.

Wat de bescherming van het milieu en van de gezondheid via het milieu betreft, zijn de coördinatiebepalingen voor de kwikdossiers gebaseerd op het Belgisch Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid (CCIM).

Voor de maatregelen inzake het voedselbeleid, voedselveiligheid en gezondheid, in het bijzonder de problemen van amalgaamvullingen en de alternatieven, verwijs ik naar mijn collega's die hiervoor bevoegd zijn, respectievelijk mevrouw Laruelle en mevrouw Onkelinx.

De resultaten van de Belgische biomonitoring van het kwikgehalte in het kader van het Europees DEMOCOPHES-project lagen allemaal onder het niveau van de waarden van de gezondheidsrichtlijnen. De gemiddelde waarden bij de Belgische moeders en kinderen waren echter hoger dan de gemiddelde waarden die werden waargenomen in de zeventien deelnemende Europese landen. Uit de Europese resultaten bleek dat er een verband is met de voedingsgewoonten, namelijk een hoge visconsumptie, vooral vis uit de top van de voedselketen.

Op termijn moet de internationale toepassing van het verdrag tot een belangrijke daling van de uitstoot en dus tot minder besmetting van de voedselketen leiden.

België zal met het oog op de ratificatie van het kwikverdrag een daadkrachtige houding blijven aannemen.

Mevrouw Marie Arena (PS). – *Uit uw antwoord leid ik af dat het aantal kwikbesmettingen bij Belgen en Europeanen met daadkrachtige maatregelen naar beneden kan worden gehaald. Als er geen globale aanpak komt, blijft de voedselketen, vooral vis, evenwel aan kwik blootgesteld. Er moet dus een verdrag komen om het gebruik van kwik wereldwijd te beperken of zelfs te verbieden.*

Mijnheer de staatssecretaris, u zei dat het verdrag niet alleen voldoende ambitieus, maar ook voldoende soepel moet zijn, zodat zoveel mogelijk landen zich erbij aansluiten. Weet men al welke staten het verdrag zullen ondertekenen?

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Bij internationale besprekingen wordt altijd naar het moeilijke en subtiele compromis gezocht, namelijk zoveel mogelijk landen betrekken en tegelijk het niveau voldoende hoog houden.*

Nog geen enkel land heeft het verdrag geratificeerd, maar ik zal u de lijst van de 28 ondertekenende landen bezorgen, samen met aanwijzingen omtrent de ratificatievooruitzichten.

Demande d'explications de Mme Inge Faes au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le permis de conduire européen» (n° 5-3088)

Mme Inge Faes (N-VA). – À partir du 1 janvier 2013, notre pays devait entamer la délivrance systématique d'un nouveau permis de conduire national, conforme au modèle européen. La troisième directive européenne 2006/126/CE relative au permis de conduire oblige en effet les États membres à lancer et distribuer un tout nouveau permis. La caractéristique la plus importante de ce nouveau permis réside dans son format, en l'occurrence celui d'une carte bancaire.

Un projet d'essai avait été lancé en 2012. Dans un premier temps, quinze communes avaient distribué les permis de conduire européens. Le reste du pays devait suivre dans un deuxième temps. Il s'avère à présent que la Belgique ne respectera pas les délais, puisque les communes en mesure de distribuer les nouveaux permis de conduire sont en nombre limité.

Comment s'est déroulé le projet d'essai ? Quels problèmes ont été mis en évidence ? Les résultats du projet d'essai n'auraient-ils pas dû permettre de prévoir le retard encouru ?

Quelles mesures administratives sont-elles prises afin qu'en mai, toutes les communes soient à même de distribuer le permis de conduire européen ?

Trente-huit communes en seraient capables. Lesquelles ? Pourquoi parviennent-elles bel et bien à distribuer ces permis ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – Le projet d'essai avait été lancé le 9 juillet 2010 dans la commune de Liedekerke. En deux années, 37 communes ont suivi. Le projet n'a pas rencontré de problème notable. Le feedback des communes est très positif. Le retard encouru dans l'extension du projet à l'ensemble des communes de Belgique ne peut être imputé à des problèmes survenus dans la phase d'essai.

Le SPF Mobilité et Transports a pris différentes mesures dans la perspective de la délivrance du permis de conduire européen dans toutes les communes belges.

Six séances d'information nationales ont été organisées en guise de formation destinée aux communes. En outre, les communes-tests se sont engagées à organiser une journée d'initiation orientée vers la pratique en faveur de leurs communes environnantes. Ces formations sont terminées, à quelques exceptions près.

Un environnement d'essai est tenu à la disposition de toutes les communes. Le 21 décembre 2012, les communes ont été invitées à entreprendre les démarches nécessaires à cet effet avant le 21 janvier 2013. L'environnement d'essai est à présent opérationnel. Les communes peuvent l'utiliser à des fins de formation et d'entraînement.

Un scanner/Pen Pad est offert gratuitement aux communes. L'assistance technique pour son emploi échoit au fabricant des permis de conduire, l'entreprise Zetes SA.

Vraag om uitleg van mevrouw Inge Faes aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het Europees rijbewijs» (nr. 5-3088)

Mevrouw Inge Faes (N-VA). – Vanaf 1 januari 2013 zou ons land moeten starten met de stelselmatige uitreiking van een nieuw nationaal rijbewijs, naar Europees model. De derde Europese richtlijn 2006/126/EC Rijbewijs verplicht de lidstaten immers om een heel nieuw rijbewijs uit te vaardigen en te verdelen. Het belangrijkste kenmerk van dat nieuwe rijbewijs is het formaat ervan, namelijk dat van een bankkaart.

In 2012 werd een proefproject gestart. Om te beginnen werden in vijftien gemeenten de Europese rijbewijzen uitgereikt; daarna moest de rest van het land aan bod komen. Nu blijkt dat België de deadline niet haalt: maar een beperkt aantal gemeenten is in staat de nieuwe rijbewijzen uit te reiken.

Hoe is het proefproject verlopen? Welke problemen zijn hierbij aan het licht gekomen? Had de opgelopen vertraging niet voorzien kunnen worden aan de hand van de resultaten van het proefproject?

Welke maatregelen neemt de administratie om tegen mei alle gemeenten in staat te stellen het Europees rijbewijs uit te reiken?

38 gemeenten zouden in staat zijn de Europese rijbewijzen uit te reiken. Welke gemeenten zijn dat? Waarom slagen deze gemeenten er wel in deze rijbewijzen uit te reiken?

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Het proefproject ging op 9 juli 2010 in de gemeente Liedekerke van start. In twee jaar tijd werden er 37 gemeenten aan toegevoegd. Het proefproject heeft geen noemenswaardige problemen ondervonden. De feedback van de gemeenten is zeer positief. De opgelopen vertraging in de uitrol van het project naar alle Belgische gemeenten is niet te wijten aan problemen tijdens de proeffase.

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft met het oog op de uitreiking van het Europees rijbewijs in alle Belgische gemeenten verschillende maatregelen genomen.

Er zijn, als opleiding voor de gemeenten, zes nationale informatiesessies georganiseerd. Daarnaast hebben de testgemeenten zich geëngageerd om een praktijkgerichte initiatiedag te houden voor de hen omringende gemeenten. Op enkele uitzonderingen na zijn deze opleidingen voltooid.

Er is een testomgeving ter beschikking gesteld van alle gemeenten. De gemeenten werden op 21 december 2012 uitgenodigd om vóór 21 januari 2013 de nodige stappen hiervoor te ondernemen. De testomgeving is nu operationeel. De gemeenten kunnen ze gebruiken voor opleidings- en trainingsdoeleinden.

Er wordt een gratis scanner en Pen Pad aan de gemeenten geleverd. De technische ondersteuning voor het gebruik gebeurt door de producent van de rijbewijzen, de firma Zetes nv.

Dans le courant du mois de février, chaque commune recevra une lettre contenant la date précise de lancement et un rappel des procédures nécessaires.

Un service d'assistance téléphonique du SPF est à la disposition des communes. Le fabricant propose lui aussi une assistance téléphonique pour répondre aux questions se rapportant à la délivrance et à la qualité des permis de conduire sur carte.

Je remets une liste des 38 communes-tests, qui ont eu la primeur du permis européen en vertu d'un contrat conclu avec le fournisseur précédent, l'entreprise 3M. Ce contrat portait originellement sur une durée de 18 mois. Le nouveau contrat avec l'entreprise Zetes a été conclu le 22 novembre 2012. À partir du 15 mars 2013, Zetes fournira les permis de conduire à toutes les communes.

Mme Inge Faes (N-VA). – *Je retiens de la réponse du secrétaire d'État que le retard est imputable au stade expérimental et que les permis de conduire pourront être délivrés dans toutes les communes au cours du mois de mars.*

Demande d'explications de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le plan de délestage» (n° 5-3103)

M. Patrick De Groote (N-VA). – *Le gouvernement fédéral aurait dressé la liste des communes qui seraient les premières déconnectées en cas de pénurie électrique. Ce plan de délestage n'entrerait toutefois en action qu'après d'autres mesures. Quelles mesures prendrait-on avant de déconnecter ces communes ?*

La presse cite 21 communes de Flandre occidentale. Des communes d'autres provinces ont-elles également été désignées ? Quels sont les critères de choix ? Cette liste sera-t-elle étendue ? Est-elle disponible ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – *S'il faut activer la procédure en cas de pénurie, des mesures de restriction feront baisser la demande, ce qui permettra, autant que possible, d'éviter un délestage sélectif. Dans ce but, Elia et la direction générale de l'Énergie ont établi une première liste de mesures visant, si la pénurie menaçait, à limiter la consommation aux heures de pointe.*

Dans cette liste figurent entre autres : avancer la fermeture des bâtiments publics et sensibiliser les agents à l'utilisation minimale des appareils électriques de chauffage et d'éclairage. L'arrêté ministériel du 3 juin 2005 règle le délestage des clients, dans une optique de minimisation des répercussions. Il détermine les clients à déconnecter d'abord, ainsi que les catégories de consommateurs dont l'approvisionnement doit être préservé en priorité.

Elia a aménagé le réseau de distribution en tenant compte de ces dispositions légales en vigueur depuis plusieurs années, mais seuls les gestionnaires de réseaux peuvent savoir sur quelles communes les mesures peuvent avoir une incidence, totale ou partielle. À ma demande, Elia a communiqué à

In de loop van februari zal elke gemeente een brief ontvangen met de exacte startdatum en een herhaling van de noodzakelijke procedures.

Een helpdesk bij de FOD zorgt voor de ondersteuning van de gemeenten. Ook de producent biedt een helpdesk aan voor vragen met betrekking tot de levering en kwaliteit van de rijbewijskaarten.

Ik overhandig een lijst van de 38 testgemeenten. Met deze gemeenten werd vroeger gestart overeenkomstig een contract met de vorige leverancier, de firma 3M. Dit contract had oorspronkelijk een duurtijd van 18 maanden. Het nieuwe contract met de firma Zetes werd gegund op 22 november 2012. Vanaf 15 maart 2013 zal de firma Zetes de rijbewijzen in alle gemeenten afleveren.

Mevrouw Inge Faes (N-VA). – Ik onthoud uit het antwoord van de staatssecretaris dat de vertraging is opgelopen tijdens de testfase en dat in de loop van de maand maart de rijbewijzen overal zullen kunnen worden uitgereikt.

Vraag om uitleg van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het afschakelplan» (nr. 5-3103)

De heer Patrick De Groote (N-VA). – Er zou een ontwerprijst bestaan, opgesteld door de federale regering, met gemeenten die als eerste worden afgeschakeld van het stroomnet bij een dreigend elektriciteitstekort. Dit afschakelplan treedt evenwel pas in werking na andere voorafgaande maatregelen. Welke maatregelen worden genomen vooraleer wordt overgegaan tot de afschakeling van deze gemeenten?

In de pers worden 21 West-Vlaamse gemeenten genoemd. Zijn ook gemeenten uit de andere provincies geselecteerd? Welke criteria worden gehanteerd voor die selectie? Wordt deze lijst uitgebreid en is hij beschikbaar?

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Als de procedure bij schaarste wordt geactiveerd, zullen vraagbeperkende maatregelen ervoor zorgen dat de vraag naar elektriciteit wordt verminderd, zodat een selectieve afschakeling zoveel mogelijk kan worden vermeden. Elia en de algemene directie Energie hebben met dat doel een eerste lijst van maatregelen voor de beperking van het elektriciteitsverbruik op piekuren in geval van risico van schaarste opgesteld.

Deze lijst bevat diverse maatregelen om de vraag te beperken tijdens de piekuren, zoals het vroeger sluiten van overheidsgebouwen en het sensibiliseren van het overheidsperoneel voor het gebruik van elektrische toestellen en het uitschakelen van verwarming en verlichting. Voor de afschakeling van afnemers bestaan wettelijke bepalingen in het ministerieel besluit van 3 juni 2005 dat gebaseerd is op het principe van zo beperkt mogelijke gevolgen. Hierin worden ook de afnemers gedefinieerd die het eerst worden afgeschakeld, evenals de groepen consumenten die bij voorrang bevoorrad moeten blijven.

Synergrid, la fédération des gestionnaires de réseaux, toutes les données pertinentes quant aux zones délestables, dont Synergrid a établi une carte détaillée. Cela sera utile au Centre fédéral de crise, chargé de planifier la gestion des effets d'un éventuel délestage, sachant que celui-ci peut survenir à tout moment, par crainte d'une pénurie ou en réaction à un événement ayant des effets directs sur le réseau, comme un incident technique en Belgique ou dans un pays limitrophe.

La zone de réglage belge est subdivisée en cinq zones : nord-ouest, nord-est, centre, sud-ouest et sud-est, pilotées par les stations à haute tension du réseau Elia. Le plan de délestage prévoit six tranches, correspondant chacune à une diminution de 100 MW de la consommation par zone, soit 500 MW par tranche. En cas de nécessité, la consommation peut donc baisser de 3000 MW au total, pour éviter qu'un déséquilibre grave ne mène à l'effondrement (black-out) du réseau belge, voire européen.

Le délestage se limite à une partie des clients finaux dans les différentes zones du pays. L'étendue de la zone dépend du degré de pénurie au moment où l'équilibre est en péril.

Il va de soi que le plan ne concerne pas que des communes ouest-flamandes. Le nom des communes visées a été divulgué avant la publication officielle, et je le déplore.

L'arrêté royal date de 2005, mais aucune procédure n'a été définie jusqu'à présent. Nous allons le faire maintenant, en collaboration avec Elia et les régions. Contrairement à Elia, les gestionnaires de réseaux savent qui serait touché par un délestage. C'est ainsi que nous pouvons réduire les effets d'un délestage, dont nous espérons qu'il ne se révélera jamais nécessaire.

M. Patrick De Groot (N-VA). – *Je présume que c'est le gouverneur de Flandre occidentale qui a divulgué ces données. J'apprécie que l'arrêté ministériel ait pour principe de limiter autant que possible les répercussions d'un délestage. Si j'ai bien compris, le plan prévoit différentes étapes et le délestage s'opérerait en concertation avec tous les niveaux, y compris Elia, les gestionnaires de réseaux, les provinces et les communes. Je suppose que celles-ci seront à même de réagir adéquatement en cas de pénurie énergétique et que les bourgmestres pourront informer leurs administrés en temps utile.*

(La séance est levée à 15 h 20.)

Het transportnet werd door Elia uitgerust rekening houdende met deze wettelijke bepalingen die al verschillende jaren van kracht zijn, maar enkel de distributienetbeheerders kunnen weten op welke gemeenten die maatregelen een impact hebben en of die gedeeltelijk of volledig is. Op mijn vraag heeft Elia aan Synergrid, de federatie van netbeheerders, alle pertinente informatie gegeven over de afschakelbare zones. Binnen Synergrid worden de afschakelbare zones meer gedetailleerd in kaart gebracht. Dat moet onder meer het federaal crisiscentrum helpen, dat zich bezighoudt met de planning van het management van de gevolgen van een eventuele afschakeling, in de wetenschap dat zo'n afschakeling op elk moment in werking kan treden door een voorzienbaar risico op schaarste of als een directe respons op een gebeurtenis die een impact heeft op het net, zoals een technisch incident in België of een van de ons omringende landen.

De Belgische regelzone is onderverdeeld in vijf elektrische zones: noordwesten, noordoosten, centrum, zuidwesten en zuidoosten. Deze zones worden aangestuurd vanuit de hoogspanningsstations van het Elianet. Het afschakelplan telt zes schijven. Bij de activatie van een schijf zal per elektrische zone het verbruik met 100 MW worden verminderd. Dit betekent 500 MW per schijf. Algemeen gezien kan het verbruik, indien nodig, dus met 3000 MW dalen om te vermijden dat een groot verstoord evenwicht zou leiden tot de ineenstorting – of black-out – van het Belgisch net en zelfs van het Europees net.

Het afschakelen beperkt zich tot een deel van de eindafnemers van elektriciteit in de verschillende zones van het land. De uitgestrektheid van de zone hangt af van het elektriciteitstekort op het ogenblik van het verstoord evenwicht.

Uiteraard zijn in het plan niet alleen gemeenten van West-Vlaanderen opgenomen. Daar hebben ze de namen van die gemeenten bekendgemaakt vóór de officiële publicatie, wat ik betreurt.

Het koninklijk besluit dateert van 2005, maar tot op heden werd daaraan geen procedure gekoppeld. Dat gebeurt nu voor het eerst, daarenboven in samenwerking met Elia en de regio's. In tegenstelling tot Elia weten de distributienetbeheerders wie door een afschakeling wordt getroffen. Op die manier kunnen we de gevolgen van een hopelijk nooit noodzakelijke afschakeling zo beperkt mogelijk te houden.

De heer Patrick De Groot (N-VA). – Ik veronderstel dat de gouverneur van West-Vlaanderen die gegevens heeft vrijgegeven. Ik waardeer het dat het ministerieel besluit ervan uitgaat dat de gevolgen van de afschakeling zo beperkt mogelijk moeten blijven. Als ik het goed heb begrepen, wordt gebruik gemaakt van een stappenplan en gebeurt de afschakeling in samenwerking met alle niveaus, zoals Elia, de distributienetbeheerders, de provincies en de gemeenten. Ik veronderstel dat deze laatste in staat zullen zijn te onderzoeken hoe ze moeten reageren in geval van energieschaarste en dat de burgemeesters hun inwoners tijdig kunnen inlichten.

(De vergadering wordt gesloten om 15.20 uur.)