



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

**COMPTE RENDU INTÉGRAL**  
AVEC  
**COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT**  
**DES INTERVENTIONS**

**INTEGRAAL VERSLAG**  
MET  
**VERTAALD BEKNOPT VERSLAG**  
**VAN DE TOESPRAKEN**

COMMISSION DE LA SANTÉ PUBLIQUE, DE  
L'ENVIRONNEMENT ET DU RENOUVEAU DE LA  
SOCIÉTÉ

COMMISSIE VOOR DE VOLKSGEZONDHEID, HET  
LEEFMILIEU EN DE MAATSCHAPPELIJKE  
HERNIEUWING

**Mardi**

**26-04-2011**

**Après-midi**

**Dinsdag**

**26-04-2011**

**Namiddag**

|              |                                                                          |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------|
| N-VA         | Nieuw-Vlaamse Alliantie                                                  |
| PS           | Parti Socialiste                                                         |
| MR           | Mouvement réformateur                                                    |
| CD&V         | Christen-Democratisch en Vlaams                                          |
| sp.a         | socialistische partij anders                                             |
| Ecolo-Groen! | Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen! |
| Open Vld     | Open Vlaamse Liberalen en Democraten                                     |
| VB           | Vlaams Belang                                                            |
| cdH          | centre démocrate Humaniste                                               |
| LDD          | Lijst Dedecker                                                           |
| INDEP-ONAFH  | Indépendant - Onafhankelijk                                              |

| Abréviations dans la numérotation des publications : |                                                                                                                                                                                                                       | Afkortingen bij de nummering van de publicaties : |                                                                                                                                                                                          |
|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| DOC 53 0000/000                                      | Document parlementaire de la 53 <sup>e</sup> législature, suivi du n° de base et du n° consécutif                                                                                                                     | DOC 53 0000/000                                   | Parlementair stuk van de 53 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer                                                                                                     |
| QRVA                                                 | Questions et Réponses écrites                                                                                                                                                                                         | QRVA                                              | Schriftelijke Vragen en Antwoorden                                                                                                                                                       |
| CRIV                                                 | Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)                                                                                                                                                        | CRIV                                              | Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)                                                                                                                                |
| CRABV                                                | Compte Rendu Analytique (couverture bleue)                                                                                                                                                                            | CRABV                                             | Beknopt Verslag (blauwe kaft)                                                                                                                                                            |
| CRIV                                                 | Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)<br>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon) | CRIV                                              | Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)<br>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft) |
| PLEN                                                 | Séance plénière                                                                                                                                                                                                       | PLEN                                              | Plenum                                                                                                                                                                                   |
| COM                                                  | Réunion de commission                                                                                                                                                                                                 | COM                                               | Commissievergadering                                                                                                                                                                     |
| MOT                                                  | Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)                                                                                                                                                       | MOT                                               | Moties tot besluit van interpellaties (op beigekleurig papier)                                                                                                                           |

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

## SOMMAIRE

Question de M. Flor Van Noppen à la ministre des PME, des Indépendants, de l'Agriculture et de la Politique scientifique sur "le système d'autocontrôle certifié" (n° 3787)

*Orateurs:* **Flor Van Noppen, Sabine Laruelle**, ministre des PME, des Indépendants, de l'Agriculture et de la Politique scientifique

Question de M. Daniel Bacquelaine au ministre du Climat et de l'Énergie sur "les mesures de limitation de vitesse en cas de 'smog'" (n° 3503)

*Orateurs:* **Daniel Bacquelaine**, président du groupe MR, **Paul Magnette**, ministre du Climat et de l'Énergie

Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au ministre du Climat et de l'Énergie sur "la mise en oeuvre de l'Écoscore comme référence" (n° 3982)

*Orateurs:* **Thérèse Snoy et d'Oppuers, Paul Magnette**, ministre du Climat et de l'Énergie

## INHOUD

Vraag van de heer Flor Van Noppen aan de minister van KMO's, Zelfstandigen, Landbouw en Wetenschapsbeleid over "het gecertificeerd autocontrolesysteem" (nr. 3787)

*Sprekers:* **Flor Van Noppen, Sabine Laruelle**, minister van KMO's, Zelfstandigen, Landbouw en Wetenschapsbeleid

Vraag van de heer Daniel Bacquelaine aan de minister van Klimaat en Energie over "de in geval van smog opgelegde snelheidsbeperkingen" (nr. 3503)

*Sprekers:* **Daniel Bacquelaine**, voorzitter van de MR-fractie, **Paul Magnette**, minister van Klimaat en Energie

Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Klimaat en Energie over "het gebruik van de ecoscore als referentie" (nr. 3982)

*Sprekers:* **Thérèse Snoy et d'Oppuers, Paul Magnette**, minister van Klimaat en Energie



COMMISSION DE LA SANTÉ  
PUBLIQUE, DE  
L'ENVIRONNEMENT ET DU  
RENOUVEAU DE LA SOCIÉTÉ

COMMISSIE VOOR DE  
VOLKSGEZONDHEID, HET  
LEEFMILIEU EN DE  
MAATSCHAPPELIJKE  
HERNIEUWING

du

van

MARDI 26 AVRIL 2011

DINSDAG 26 APRIL 2011

Après-midi

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.14 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Hans Bonte.

Le développement des questions et interpellations commence à 14.14 heures. La réunion est présidée par M. Hans Bonte.

**01 Vraag van de heer Flor Van Noppen aan de minister van KMO's, Zelfstandigen, Landbouw en Wetenschapsbeleid over "het gecertificeerd autocontrolesysteem" (nr. 3787)**

**01 Question de M. Flor Van Noppen à la ministre des PME, des Indépendants, de l'Agriculture et de la Politique scientifique sur "le système d'autocontrôle certifié" (n° 3787)**

**01.01 Flor Van Noppen (N-VA):** Mevrouw de minister, autocontrole is in heel veel gevallen bedoeld om de voedselveiligheid te garanderen van producten die door een bedrijf aan de consument worden aangeboden. Het FAVV tracht de certificatie van het autocontrolesysteem te stimuleren door het hanteren van een bonus-malussysteem. De filosofie hierachter is dat de bedrijven die over een gecertificeerd autocontrolesysteem beschikken minder gecontroleerd moeten worden, wat hen een bonus oplevert van 50 % op de heffing van het FAVV. De certificatie gebeurt door een door het FAVV erkend OCI of onafhankelijke certificatie-instelling.

Voor sommige sectoren, bijvoorbeeld groothandel in wijnen en cava's, bestaat er geen auditbedrijf. Het FAVV kan in dat geval zelf een jaarlijkse audit doen, maar de kostprijs hiervan overschrijdt het bedrag van de malus van de heffing. Het is weinig financieel interessant om zijn bedrijf te laten certificeren. Men koopt de audit als het ware af door het betalen van een malus van 100 % op de jaarlijkse heffing. De totale kosten van de certificering en van de heffing verminderd met de bonus liggen op hetzelfde niveau of zelfs iets lager dan de totale kosten van de heffing, vermeerderd met de malus van de certificering.

Welke sectoren komen niet in aanmerking voor certificering door een OCI? Dient de bonus op de heffing die de bedrijven genieten wegens het gecertificeerde autocontrolesysteem niet te worden opgetrokken, gezien de hogere kostprijs van de certificering en de beperkte financiële stimulans die nu aanwezig is?

**01.01 Flor Van Noppen (N-VA):** La finalité première du système d'autocontrôle est de garantir la sécurité alimentaire des denrées.

L'AFSCA s'efforce de stimuler la certification du système d'autocontrôle en recourant à un système de bonus-malus pour devoir moins contrôler elle-même les entreprises disposant d'un système d'autocontrôle certifié. Ces entreprises bénéficient ainsi d'un bonus de 50 % sur la contribution AFSCA. La certification est effectuée par un organisme de certification indépendant (OCI).

Pour certains secteurs, par exemple le commerce de gros en vins et spiritueux, se faire certifier n'est pas très intéressant parce que, pour ce secteur, il n'existe aucune société d'audit. L'audit de l'AFSCA et la contribution AFSCA, diminuée du bonus, se révèlent ne pas être inférieurs au montant du malus de la contribution annuelle.

Quels secteurs n'entrent pas en considération pour une certifica-

tion par un OCI? Ne faudrait-il pas augmenter le bonus sur la contribution afin d'accroître l'incitant financier?

**01.02** Minister **Sabine Laruelle**: Mijnheer Van Noppen, alle operatoren van de voedselketen moeten inderdaad een autocontrolesysteem instellen en de certificering van dat systeem biedt een belangrijke vermindering van de jaarlijkse heffing aan het agentschap, dus het bonus-malussysteem. Momenteel is een dertigtal sectorgidsen door het agentschap gevalideerd en beschikt ongeveer 95 % van de operatoren in de voedselketen over een gids die hen kan helpen bij het opzetten van hun autocontrolesysteem. Een aantal gidsen wordt nog opgesteld door de beroepsvereniging.

Voor sommige activiteiten, zoals de suikerproductie, de fabricage van gelatine, de verwerking van slakken en de vervaardiging van deegwaren, zal er wellicht nooit een gids opgesteld worden, omdat de beroepsfederaties niet in een dergelijk document willen investeren of omdat er geen beroepsfederatie bestaat voor kleine activiteiten en/of activiteiten waarbij een te beperkt aantal bedrijven betrokken is.

Activiteiten die niet onder een gids vallen, kunnen niettemin gevalideerd worden door de erkende certificeringsinstellingen op basis van een particulier lastenboek, zoals BRC, op voorwaarde dat die activiteiten beperkt zijn, namelijk niet meer dan 20 % van de omzet van een bedrijf. Als de activiteiten die niet onder een gids vallen, meer dan 20 % van de omzet van een bedrijf uitmaken, kan de operator zijn systeem nog altijd door het agentschap laten valideren om aanspraak te kunnen maken op de bonus.

Wat concreet de wijngroothandelaars aangaat, wordt er momenteel een sectorgids opgesteld door de beroepsvereniging van de distributiesectoren. Zodra die gids is goedgekeurd, zal hij gebruikt kunnen worden door de groothandel in wijn, die dan voor de validatie een beroep zal kunnen doen op erkende private instellingen.

Bovendien, en in tegenstelling tot wat u schijnt te denken, hoeft er niet elk jaar een validatieaudit plaats te vinden in de sector groothandel, maar slechts om de drie jaar, waardoor men de kostprijs van de audit over een langere termijn kan laten renderen.

Ik wil u er ook op wijzen dat mijn diensten met het oog op administratieve vereenvoudiging overwegen om in de toekomst voor wijngroothandelaars die geen wijn bottelen, niet langer een toelating te eisen, maar slechts een eenvoudige registratie.

In een aantal gevallen weegt het verkrijgen van een bonus op de jaarlijkse heffing inderdaad niet op tegen de kosten van certificering. Ik wil opmerken dat men zich niet mag beperken tot een louter financiële vergelijking.

In eerste instantie krijgen bedrijven met een gevalideerd ACS immers minder controles door het FAVV. Daarenboven nemen meer en meer commerciële lastenboeken de autocontrolegids als basis en zijn gecombineerde audits met gezamenlijk lagere kosten mogelijk.

Men mag ook niet vergeten dat een bedrijf met een volledig

**01.02** **Sabine Laruelle**, ministre: Tous les opérateurs de la chaîne alimentaire doivent se doter d'un système d'autocontrôle. Si ce système est certifié, l'opérateur concerné voit sa contribution AFSCA annuelle baisser. Actuellement, une trentaine de guides sectoriels ont été validés par l'AFSCA et environ 95 % des opérateurs de la chaîne alimentaire disposent d'un guide qui peut les aider à mettre en place leur système d'autocontrôle.

Pour certaines activités, il n'y aura sans doute jamais de guide parce que ces activités n'ont pas de fédération professionnelle ou parce que les entreprises actives dans ce secteur sont très peu nombreuses.

Les activités qui ne tombent pas sous l'application d'un guide peuvent néanmoins être validées par les organismes de certification indépendants sur la base d'un cahier des charges particulier, à condition que ces activités ne représentent pas plus de 20 % du chiffre d'affaires de l'entreprise. Si tel est le cas, ces activités peuvent toujours être validées par l'AFSCA.

Pour les grossistes en vins, un guide sectoriel est actuellement rédigé par la fédération professionnelle des secteurs de la distribution.

Dans le secteur du commerce de gros, un audit de validation ne doit pas nécessairement être effectué chaque année. Il ne doit y être procédé que tous les trois ans, ce qui permet de faire rentabiliser le coût de l'audit sur une période plus longue.

Mes services envisagent de ne plus exiger une autorisation aux

gevalideerd autocontrolesysteem slechts 25 % van de heffing betaalt in vergelijking met een bedrijf zonder ACS.

marchands de vins qui n'effectuent pas eux-mêmes la mise en bouteille mais de ne plus leur demander qu'un simple enregistrement.

Dans certains cas, l'obtention d'un bonus, c'est-à-dire d'une réduction de la contribution annuelle, ne compense effectivement pas les coûts de la certification. Or, on ne peut se limiter à une comparaison purement financière. Les entreprises qui se sont dotées d'un SAC validé seront contrôlées moins fréquemment par l'AFSCA. En outre, le nombre de cahiers de charges commerciaux basés sur le guide d'autocontrôle va croissant, et il y a la possibilité de combiner les audits, ce qui permet de réduire les coûts supportés en commun.

Une société disposant d'un système d'autocontrôle intégralement validé ne payera que 25 % de la contribution que devra payer une société sans SAC.

**01.03 Flor Van Noppen** (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitgebreide uitleg.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 3948 van mevrouw Van Den Ende wordt op haar verzoek uitgesteld.

*Le développement des questions et interpellations est suspendu de 14.20 heures à 14.29 heures.  
De behandeling van de vragen en interpellaties wordt geschorst van 14.20 uur tot 14.29 uur.*

**02 Question de M. Daniel Bacquelaine au ministre du Climat et de l'Énergie sur "les mesures de limitation de vitesse en cas de 'smog'" (n° 3503)**

**02 Vraag van de heer Daniel Bacquelaine aan de minister van Klimaat en Energie over "de in geval van smog opgelegde snelheidsbeperkingen" (nr. 3503)**

**02.01 Daniel Bacquelaine** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question porte sur les mesures de limitation de vitesse en cas de smog en raison des dangers résultant de la mauvaise qualité de l'air.

Je ne doute évidemment pas de la pertinence de l'objectif poursuivi. Il faut tout faire pour limiter la quantité de particules fines dans l'air ambiant. Il me paraît donc souhaitable de prendre toutes les mesures permettant d'atteindre cet objectif.

J'ai une question sur l'influence et sur les résultats de ces mesures. Existe-t-il des mesures objectives de l'effet de ces décisions ou s'agit-

**02.01 Daniel Bacquelaine** (MR): Bestaan er objectieve metingen van het effect van de snelheidsbeperkingen die in geval van smog worden opgelegd of gaat men ter zake veeleer empirisch te werk? De uitstoot van fijn stof hangt immers minder af van de snelheid dan van het toerental.

Moeten die maatregelen ook gelden voor elektrische voer-

il encore d'un certain empirisme en la matière? On sait en effet que l'émission de particules fines dans la mécanique automobile est de moins en moins liée à la vitesse mais plutôt au régime des moteurs.

Par ailleurs, je me demande si l'on ne pourrait pas faire en sorte que les véhicules électriques ne soient pas visés par les mesures de réduction de vitesse. En effet, ces véhicules n'ont aucun impact en termes d'émission de particules fines. De plus, cela pourrait être une espèce de publicité déguisée pour les véhicules électriques qui échapperaient ainsi à cette mesure. Je conviens que l'effet serait marginal mais cela permettrait d'attirer l'attention des acheteurs potentiels sur l'intérêt de ces véhicules et leur moindre pollution que les véhicules à moteur à explosion.

**02.02 Paul Magnette**, ministre: Monsieur le président, monsieur Bacquelaine, pour rappel, les pics de pollution hivernaux relèvent de la compétence des Régions. La décision de diminuer la vitesse sur les autoroutes en cas de pollution leur revient donc intégralement. Par contre, le fédéral est compétent pour l'adoption de mesures structurelles liées aux normes environnementales, ce que l'on appelle les "biens mobiles corporels", tels que les voitures ou les appareils de chauffage.

La part du transport dans les émissions de particules primaires issues de la combustion de produits fossiles était en 2008 de 22 % pour les particules PM10 et de 28 % pour les particules PM2,5. Le transport routier y représente respectivement 20 et 25 %, ce qui est significatif. En comparaison, les émissions issues du résidentiel et du tertiaire sont ensemble de 8 % pour le PM10 et de 11% pour les PM2. C'est donc plus du double, presque le triple, pour le transport.

Il s'agit d'émissions de particules primaires. Les processus de combustion sont également responsables de la formation de particules secondaires issues de réactions chimiques entre différents polluants dont les oxydes d'azote, les composés organiques volatils, le dioxyde de soufre qui sont également et principalement produits par des phénomènes de combustion de l'énergie fossile.

Les particules fines les plus nocives sont celles qui ont le plus petit diamètre. Elles ont accès à la circulation sanguine via les alvéoles pulmonaires qui ne peuvent filtrer des diamètres aussi faibles. Ces particules issues du processus de combustion sont identifiées comme étant particulièrement dangereuses car elles servent de vecteur à différentes substances toxiques, voire cancérogènes ou mutagènes, comme les métaux lourds.

Les émissions de polluants dépendent surtout des systèmes de traitement utilisés. Dans ce cas, ce n'est pas uniquement le régime du moteur qui importe mais aussi sa charge. Plus la vitesse est élevée, plus la résistance de l'air est élevée également, ce qui entraîne une charge plus importante et donc des émissions plus importantes. Ces mesures prises par les Régions ont par conséquent un véritable fondement à la fois en matière de qualité de l'environnement et de santé publique. Réduire la vitesse maximale autorisée permet donc bien de réduire ces émissions de particules et de CO<sub>2</sub> au bénéfice de tous et de chacun.

Pour ce qui est des véhicules électriques, la suggestion est

tuigen? Die hebben namelijk geen enkele impact wat de uitstoot van fijn stof betreft. Door die voertuigen uit te sluiten van snelheidsbeperkende maatregelen, zou men er kandidaat-kopers warm kunnen voor maken.

**02.02 Minister Paul Magnette:** De pollutiepieken zijn een gewestelijke bevoegdheid, terwijl het federale niveau over de structurele maatregelen in verband met de milieunormen gaat.

In 2008 bedroeg het aandeel van het wegvervoer in de uitstoot van primaire stofdeeltjes die vrijkomen bij de verbranding van fossiele producten 22 procent voor wat de PM10-deeltjes betreft en 28 procent voor wat de PM2,5-deeltjes betreft. Ter vergelijking: in datzelfde jaar bedroeg de uitstoot van de residentiële en de tertiaire sector in totaal 8 procent voor wat de PM10-deeltjes betreft en 11 procent voor wat de PM2,5-deeltjes betreft.

Het gaat hier over de uitstoot van primaire stofdeeltjes. Bij verbrandingsprocessen, meer bepaald van fossiele energiebronnen, komen er ook secundaire stofdeeltjes vrij. Het schadelijkst zijn de fijne stofdeeltjes met de kleinste diameter, die drager zijn van diverse toxische substanties.

De uitstoot van pollutanten hangt af van de gebruikte behandelings-systemen. Hoe hoger de snelheid, hoe groter de luchtweerstand, en hoe groter ook de belasting en hoe aanzienlijker de uitstoot. De maatregelen van de Gewesten hebben dan ook een stevige grondslag, zowel wat de kwaliteit van de leefomgeving betreft als wat de volksgezondheid aangaat. Door de toegelaten maximum-

intéressante mais elle présente un inconvénient en matière de sécurité routière. Les différentiels de vitesse sont en effet considérés comme dangereux. Empiriquement, on peut imaginer que, si tout le monde roule à 90 km/h mais que certains véhicules peuvent passer à 120 km/h, cela peut avoir des conséquences dangereuses en termes de fluidité du trafic et de prévisibilité du comportement des autres automobilistes. Pour cette raison, il est préférable de fixer la même vitesse maximale pour tous les véhicules. S'il fallait une discrimination, on pourrait l'imaginer dans le cadre de mesures qui ne présentent pas de risque en matière de sécurité routière, telles que certains jours de fermeture à l'entrée en ville.

snelheid te beperken, kan de uitstoot van fijn stof en CO<sub>2</sub> dus wel degelijk worden teruggebracht, wat in ons aller belang is.

Het invoeren van een verschillende maximumsnelheid voor elektrische auto's is gevaarlijk. Als iedereen met een snelheid van 90 km/u rijdt en sommigen met een snelheid van 120 km/u, dan kan dat de doorstroming van het verkeer hinderen en wordt het moeilijker om het gedrag van andere bestuurders in te schatten. Een en dezelfde maximumsnelheid voor iedereen is dan ook verkieslijk.

**02.03 Daniel Bacquelaine (MR):** Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous remercie de nous avoir communiqué ces éléments. Je comprends bien que les différents seuils de vitesse peuvent poser certains problèmes. Néanmoins, psychologiquement, il me semblerait intéressant qu'il y ait une différence de traitement entre les deux, en tenant compte du différentiel de vitesse. Il faudrait faire en sorte que celui-ci soit acceptable. Le fait de traiter différemment les deux types de véhicules pourrait avoir un impact non négligeable. En effet, j'observe que de nombreuses personnes croient encore que les véhicules électriques ne sont pas capables de rouler à une vitesse relativement élevée, ce qui est faux.

**02.03 Daniel Bacquelaine (MR):** Ik begrijp dat verschillende maximumsnelheden problemen kunnen doen rijzen. Het lijkt me evenwel interessant die twee categorieën van voertuigen op een andere manier te benaderen, rekening houdend met het snelheidsverschil. Men denkt immers nog – ten onrechte – dat elektrische voertuigen geen hoge snelheden kunnen halen.

Aujourd'hui, les véhicules électriques peuvent rouler à la même vitesse que les véhicules à essence ou au diesel. Si ce n'était pas le cas il y a une dizaine d'années, à l'heure actuelle, ils peuvent atteindre des vitesses allant jusqu'à 100 ou 110 km/heure sur route et même encore nettement supérieures sur circuit.

Vandaag halen elektrische voertuigen snelheden van 100 tot 110 km/u. Dat is bijna evenveel als benzine- en dieselwagens.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

Le **président**: Les questions n<sup>os</sup> 3609 et 3951 de Mme Annick Van Den Ende sont reportées à la semaine prochaine.

**03 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au ministre du Climat et de l'Énergie sur "la mise en œuvre de l'Écoscore comme référence" (n° 3982)**

**03 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Klimaat en Energie over "het gebruik van de ecoscore als referentie" (nr. 3982)**

**03.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!):** Monsieur le président, monsieur le ministre, en juin 2009, la Chambre adoptait une résolution visant à promouvoir l'utilisation de l'indicateur Écoscore comme base des mesures à prendre relativement au trafic automobile.

Cet indicateur synthétique des performances écologiques des véhicules devait désormais devenir la référence pour la mise en place de politiques de lutte contre la pollution atmosphérique liée au trafic automobile. En intégrant dans son calcul les émissions de CO<sub>2</sub> d'un

**03.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!):** In een in juni 2009 door de Kamer aangenomen resolutie wordt het gebruik van de ecoscore-indicator aanbevolen. Het voordeel daarvan is dat verschillende wagens kunnen worden vergeleken, rekening houdend met de gebruikte technologieën en

véhicule et les polluants ayant un impact sur la santé et les écosystèmes, l'Écoscore présente l'avantage de permettre de comparer des véhicules dont les technologies diffèrent et qui utilisent des carburants différents.

L'Écoscore permet aussi d'informer plus clairement le consommateur, une fois comprise sa composition.

Comme le signalait M. Bacquelaine dans sa question, la Belgique est condamnée par l'Europe pour sa pollution par les particules pour dépassement des normes tolérées durant une trop longue période par an. La politique menée au niveau fédéral sur les voitures "propres" se centre sur les émissions de CO<sub>2</sub> et a ainsi favorisé les voitures diesel; elles représentent actuellement plus de 60 % du parc automobile et des achats de nos concitoyens.

Or, comme vous venez de le dire, le diesel comporte des inconvénients sur le plan de la santé, plus importants que l'impact du CO<sub>2</sub>. J'interrogerai prochainement M. Clerfayt sur l'éventualité de repenser la façon dont les primes à l'achat sont distribuées pour ces voitures "propres". Ne faudrait-il pas plutôt se baser sur l'Écoscore?

Dès ce moment, revient le problème de la fiabilité, comme sur la question de l'information au sujet du CO<sub>2</sub> dans les publicités. On dira que l'Écoscore n'est pas fiable, n'est pas officiel.

Pourquoi, depuis le vote de cette résolution en juin 2009, ne s'est-on pas emparé de cette question pour l'officialiser après avoir étudié la manière de le rendre parfaitement fiable. En effet, actuellement, seules les Régions sont partenaires sur le site "ecoscore.be"; pourtant, Écoscore n'est pas encore considéré comme une référence officielle par l'État fédéral.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'expliquer pourquoi cette situation?

**03.02 Paul Magnette**, ministre: Madame Snoy, le gouvernement fédéral soutient l'indice Écoscore, non seulement d'un point de vue théorique, moral ou technique, mais en l'utilisant aussi dans les mesures qu'il met en place. Tout d'abord, le SPF Mobilité et Transports est l'un des fournisseurs de la base de données Écoscore. Il communique les informations de la DIV sur les émissions des véhicules, contribuant ainsi à son élaboration. Ensuite, plusieurs mesures propres du gouvernement s'appuient sur l'Écoscore. Le *guide CO<sub>2</sub>* ne fournit pas seulement la liste des véhicules qui peuvent bénéficier de la réduction sur facture, mais informe aussi le public des autres impacts environnementaux de la voiture, notamment par le biais d'Écoscore.

La circulaire qui vise la politique d'achat de véhicules des pouvoirs publics fédéraux, utilise directement et clairement l'Écoscore comme critère d'attribution du marché. L'on peut cependant remarquer que plusieurs mesures reposent encore uniquement sur le CO<sub>2</sub>. Historiquement, les considérations environnementales ont fortement été influencées par l'Union européenne et les révisions des normes Euro entraînent un rapprochement des émissions de polluants des moteurs diesel et essence, mais ce n'est que très récemment que les émissions de CO<sub>2</sub> ont été reprises dans une réglementation

brandstoffen.

Het federale beleid inzake schone wagens spitst zich toe op de CO<sub>2</sub>-uitstoot, waardoor dieselloertuigen bevoordeeld werden, die echter andere belangrijke gezondheidsrisico's meebrengen. Zou er niet beter rekening gehouden worden met de ecoscore?

Waarom werd op het federale niveau niet het nodige ondernomen om na de goedkeuring van die resolutie de ecoscore officieel en zodoende volledig betrouwbaar te maken?

**03.02 Minister Paul Magnette:** De federale regering steunt de ecoscore en past deze toe bij de invoering van nieuwe maatregelen. De FOD Mobiliteit en Vervoer geeft de informatie van de DIV over de uitstoot van voertuigen door, en draagt zo bij tot de verdere ontwikkeling van de indicator. De *CO<sub>2</sub>-gids van de auto* bevat de lijst van de voertuigen waarop korting op factuur geldt en informeert de burgers over de andere milieueffecten, meer bepaald via de ecoscore. De ecoscore wordt ook gebruikt als criterium voor het toekennen van een overheidsopdracht in het kader van het aankoopbeleid voor voertuigen voor de federale overheid, hoewel verscheidene maatregelen nog steeds enkel de

contraignante. Les mesures prises au niveau belge se sont focalisées sur les émissions de CO<sub>2</sub> et la communication s'est, elle aussi, basée sur ce paramètre.

Autre constat: la population ne fait pas toujours la différence entre les émissions de CO<sub>2</sub>, de plus en plus connues grâce aux réductions de facture, et les émissions d'autres polluants. C'est pourquoi la Conférence interministérielle de l'Environnement, constatant que certaines exigences en matière de qualité de l'air en Belgique ne sont pas rencontrées, a décidé de créer un groupe de travail, constitué des administrations fédérales et régionales de l'Environnement. Il est chargé d'analyser les mesures concernant la réduction des émissions de polluants provenant de sources mobiles, principalement dans le secteur du transport, l'objectif final étant une vision commune entre les entités fédérées et le niveau fédéral en matière de qualité de l'air, tout en tenant compte, bien entendu, des objectifs climatiques et des objectifs de santé publique.

Cette vision passera nécessairement par une combinaison de différentes énergies ou vecteurs d'énergie, car il n'existe pas de solutions-miracles uniques, mais des solutions adaptées aux besoins. Dans un tel cadre, l'Écoscore est un outil tout à fait pertinent.

**03.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je ne comprends pas quand vous dites que les circulaires qui octroient des réductions d'impôt à l'achat sont basées sur l'Écoscore.

CO<sub>2</sub>-uitstoot als uitgangspunt hebben.

Op de Interministeriële Conferentie Leefmilieu werd besloten om een werkgroep op te richten, bestaande uit de voor milieu bevoegde federale en gewestelijke administraties, die belast werd met de analyse van de maatregelen om de uitstoot van vervuilende stoffen door voertuigen te verminderen, voornamelijk in de transportsector. Volgens deze zienswijze zullen verschillende energiebronnen moeten worden gecombineerd. In dit kader is de ecoscore een heel relevant instrument.

**03.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Ik begrijp niet waarom men ons tijdens de discussies over het wetsvoorstel betreffende de reclame gezegd heeft dat de ecoscore geen officieel gegeven is ...

**03.04 Paul Magnette**, ministre: (...) les véhicules de l'État lui-même.

**03.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Je suis ravie d'entendre cela. Je ne comprends dès lors pas pourquoi nous avons eu ces débats lors de la discussion de la proposition de loi concernant les informations à donner en matière de publicité. On nous avait dit alors que l'Écoscore n'était pas une donnée officielle. Il y a là une contradiction. Votre administration ne considérerait pas l'Écoscore comme fiable. Il me semble qu'il y a deux poids, deux mesures.

**03.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Ik ben blij dat een werkgroep zich hier nu over zal buigen teneinde een en ander te harmoniseren.

Je suis contente d'entendre qu'un groupe de travail va se réunir et essayer d'harmoniser les choses. Je trouve que cet indicateur est très intéressant.

Nous avons voté une résolution en 2009 et j'espère que les choses vont avancer dans ce sens.

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

De **voorzitter**: De heer Logghe heeft een vraag, maar is niet aanwezig. Ik stel voor dat zijn vraag nr. 4071 wordt ingetrokken.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 14.43 uur.  
La réunion publique de commission est levée à 14.43 heures.*