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

du

MARDI 26 AVRIL 2011

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
VOLKSGEZONDHEID, HET
LEEFMILIEU EN DE
MAATSCHAPPELIJKE
HERNIEUWING

van

DINSDAG 26 APRIL 2011

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?

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

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-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 cancérigènes 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 CO₂ au bénéfice de tous et de chacun.

Pour ce qui est des véhicules électriques, la suggestion est 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.

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.

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.

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

Le **président**: Les questions n^{os} 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 oeuvre 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 CO₂ d'un 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 CO₂ 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 CO₂. 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂. 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 CO₂ ont été reprises dans une réglementation contraignante. Les mesures prises au niveau belge se sont focalisées sur les émissions de CO₂ 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 CO₂, 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.

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 considérait pas l'Écoscore comme fiable. Il me semble qu'il y a deux poids, deux mesures.

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.