

Chambre des Représentants

SESSION 1985-1986

19 JUIN 1986

PROPOSITION DE LOI

**portant des mesures fiscales visant à encourager
l'utilisation d'essence sans plomb
et de véhicules équipés à cette fin**

(Déposée par M. Vanvelthoven)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Dans le cadre de la lutte contre les pluies acides, il importe de prendre des mesures visant à limiter la pollution par les émissions dues à la circulation routière.

Combinée aux matières acidifiantes, la pollution photochimique de l'air joue un rôle important dans la dégradation de l'environnement, notamment des plantes et des arbres.

La réduction des émissions d'hydrocarbures, qui jouent un rôle essentiel dans la formation du smog photochimique, est donc aussi importante que la limitation des émissions acides, c'est-à-dire d'oxydes d'azote.

Une norme d'émission européenne sera fixée en 1987 et appliquée progressivement entre 1988 et 1994 au plus tard, selon la cylindrée des véhicules.

Dans l'état actuel de la technique, il sera possible de satisfaire à ces normes grâce à l'installation d'un catalyseur à trois voies dans le circuit d'échappement.

A plus long terme, il pourra également être satisfait à ces critères par l'utilisation de moteurs à mélange pauvre équipés d'un catalyseur d'oxydation.

Les deux formules impliquent un réglage précis de la carburation ainsi que l'utilisation d'essence sans plomb.

Les moteurs actuels sont dotés d'un taux de compression élevé en vue de limiter la consommation de carburant. Plus le taux de compression est élevé, plus l'indice d'octane doit l'être également afin d'empêcher le cognement.

Le plomb tétraéthyle (PTE) et le plomb tétraméthyle (PTM), qui sont des composés organiques très toxiques du plomb, sont utilisés comme additifs antidétonants bon marché.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1985-1986

19 JUNI 1986

WETSVOORSTEL

**houdende fiscale maatregelen ter bevordering
van het gebruik van loodvrije benzine
en van voertuigen die daarvoor uitgerust zijn**

(Ingediend door de heer Vanvelthoven)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

In het kader van het anti-verzuuringsbeleid zijn emissiebeperkende maatregelen bij het wegverkeer van belang.

Fotochemische luchtverontreiniging speelt in combinatie met verzurende stoffen een belangrijke rol bij de schade aan het leefmilieu, met name aan gewassen en bomen.

Daarom is het terugdringen van de emissies van koolwaterstoffen die een essentiële rol spelen bij de vorming van de fotochemische smog, evenzeer van belang als de beperking van de zure emissies, de stikstofoxiden.

Een Europese emissienorm zal in 1987 vastgesteld worden en geleidelijk van toepassing worden vanaf 1988 en uiterlijk in 1994, afhankelijk van de cilinderinhoud van de wagen.

Aan deze normen zal bij de huidige stand van de techniek kunnen voldaan worden door de inbouw van een zgn. 3-wegkatalysator in het uitlaatsysteem.

Op wat langere termijn zal ook aan de eisen kunnen voldaan worden door toepassing van een arme-mengsel-motor in combinatie met een oxidatiekatalysator.

In beide gevallen is enerzijds een nauwkeurige regeling van de brandstof- en luchttoevoer nodig en anderzijds is het gebruik van ongelode benzine een vereiste.

In de bestaande motoren wordt gestreefd naar een hoge compressieverhouding om het brandstofverbruik te beperken. Hoe hoger de gewenste compressieverhouding hoe hoger het oktaangehalte van de benzine moet zijn om het kloppen van de motor te vermijden.

De zeer toxische organische loodverbindingen (tetraethyl en tetramethyllood — TEL, TML) worden als goedkoop antiklop middel aangewend.

Le PTE et le PTM contiennent également des « scavengers » (agents de balayage), à savoir du H_7 dichloro- et diboromométhane, destinés à transformer en chlorures de plomb et en bromures volatils les oxydes de plomb qui pourraient se former au cours de la combustion et encrasser le moteur. L'adjonction de ces composés chlorés a rendu plus difficile le recyclage des huiles de vidange.

Les véhicules qui sont actuellement conçus pour fonctionner à l'essence normale peuvent parfaitement consommer de l'essence normale sans plomb. Il n'en va pas de même des véhicules conçus pour fonctionner à l'essence super au plomb. La teneur en plomb de cette essence est actuellement de 0,4 g par litre. Si on ramène cette teneur à 0,15 g par litre, l'essence conserve sa fonction lubrifiante et l'indice d'octane reste suffisamment élevé pour assurer le bon fonctionnement des moteurs actuels.

Un abaissement de la teneur en plomb est donc justifié. Cette étape intermédiaire vers la production d'une essence super sans plomb à 95 RON pourrait nécessiter dans certaines raffineries des investissements supplémentaires ainsi qu'une surconsommation d'énergie, qui ne seraient pas nécessairement les mêmes que pour produire de l'essence super sans plomb.

L'utilisation généralisée du catalyseur augmenterait les besoins en métaux de la famille du platine dans une proportion d'environ 10 % de la production mondiale.

Le recyclage des composés du platine présents dans les catalyseurs permettrait de limiter la consommation à moins de 0,5 % de la production mondiale et, partant, d'éviter d'éventuels problèmes d'approvisionnement.

Les objectifs en matière de dépollution ne seront toutefois pleinement atteints que lorsque le parc automobile ne se composera plus que de voitures « propres ».

Or, il faudra attendre une vingtaine d'années pour obtenir ce résultat si l'on ne prend aucune mesure d'encouragement et que l'on se borne à appliquer les décisions de principe par lesquelles le Conseil des ministres de l'Environnement des C.E. a fixé le calendrier d'introduction de la voiture propre.

Il serait donc hautement souhaitable d'activer ce rythme en instaurant des mesures fiscales destinées à promouvoir l'achat des voitures propres. Le prix de vente de ces voitures est en effet légèrement supérieur, mais on peut s'attendre à une diminution des prix au fil du temps, et les frais d'entretien sont pratiquement identiques à ceux d'une voiture ordinaire.

L'indice d'octane de l'essence super au plomb est de 98 RON, et d'environ 90-91 RON pour l'essence normale au plomb.

Les composés organiques du plomb, utilisés comme antidétonants, pourraient être remplacés par certains hydrocarbures. Cette solution implique toutefois une consommation supérieure d'énergie lors du raffinage de l'essence.

Il faut cependant noter que c'est l'indice d'octane 94,6 RON (et non l'indice actuel de 98) qui permet d'obtenir la consommation d'énergie minimale tant au niveau de la production d'essence sans plomb dans les raffineries qu'au niveau de la circulation automobile.

Le passage à l'essence sans plomb pourrait être mis à profit pour construire des moteurs conçus en fonction de l'indice d'octane optimal, de manière à réduire notre consommation d'énergie.

Le remplacement des additifs au plomb pourrait entraîner un accroissement des émissions d'hydrocarbures aromatiques dans les gaz d'échappement.

In de TEL en TML zijn ook zgn. « scavengers » aanwezig, H_7 dichloro en diboromomethaan om de loodoxiden die in de loop van de verbranding zouden ontstaan en de motor kunnen vervuilen, om te zetten in vluchtige loodchloriden en bromiden. Het toevoegen van deze gechloreerde verbindingen beïnvloedde in een zekere mate op ongunstige wijze het herbruiken van afgewerkte motorolie.

De bestaande wagens geschikt voor gelode normale benzine kunnen zonder problemen gebruik maken van ongelode normale benzine. Dit is niet het geval voor de auto's geschikt voor gelode superbenzine. Het loodgehalte daarvan bedraagt nu 0,4 g lood per liter. Bij een verlaging tot 0,15 g lood per liter blijven de smerende eigenschappen behouden en is het oktaangehalte nog voldoende hoog voor het goed werken van de bestaande motoren.

Een verlaging is dus verantwoord. In sommige raffinaderijen kan deze tussenstap naar ongelode superbenzine van 95 RON een bijkomende investering en energieverbruik veroorzaken die mogelijk niet dezelfde zijn als deze nodig voor het produceren van ongelode superbenzine.

Massale toepassing van de katalysatortechnologie zou een verhoogde behoefte aan metalen uit de platinagroep creëren welke overeenkomt met ongeveer 10 % van de wereldproductie.

Door recycling van de in de katalysatoren aanwezige platinametalen kan het verbruik op minder dan 0,5 % van de wereldproductie worden behouden zodat mogelijke problemen qua bevoorrading worden ondervangen.

De beoogde effecten hebben pas hun volle uitwerking als het volledige voertuigenpark vervangen is door « schone » auto's.

Wanneer geen incentive maatregelen worden getroffen zal dit volgens de op de E.G.-milieuraad in maart 1985 getroffen principesbesluiten over het tijdschema van de introductie van de schone auto pas het geval zijn binnen 20 jaar.

Versnelling van dit tijdschema is dus zeker noodzakelijk. Dit wordt beoogd door fiscale maatregelen die de aankoop van een schone auto ook financieel aantrekkelijk maken. De aanschafkosten van een « schone » auto liggen iets hoger. Verwacht wordt dat deze meerprijs na verloop van tijd zal dalen. De onderhoudskosten zullen weinig afwijken.

Het RON-getal voor gelode superbenzine bedraagt 98, tegen ongeveer 90 - 91 voor normale gelode benzine.

De organische loodverbindingen kunnen als antiklop-middel vervangen worden door geschikte koolwaterstoffen. Hierdoor moet echter meer energie worden ingezet bij de raffinage van benzine.

Daartegenover staat dat het totale minimale brandstofverbruik voor ongelode benzine in de raffinaderij en door de auto per autokilometer bij een lager oktaangehalte ligt, nl. 94,6 RON, dan nu wordt aangeboden (98 RON).

De overschakeling op loodvrije benzine kan worden benut om motoren te bouwen op het optimale oktaangeetal om alzo te komen tot een zuiniger brandstofverbruik.

Het vervangen van de loodadditieven kan aanleiding geven tot een verhoogde emissie van aromatische koolwaterstoffen in de uitlaatgassen.

Ce problème pourra toutefois être résolu grâce à l'instauration de normes d'émission strictes. L'utilisation d'essence sans plomb devrait d'ailleurs permettre la mise en œuvre des techniques d'épuration des gaz d'échappement.

Les effets néfastes du plomb sur la santé, particulièrement dans le cas des femmes enceintes et des jeunes enfants, justifient également l'interdiction des additifs au plomb.

Il faut souligner à cet égard qu'à certains endroits des grandes agglomérations où le trafic est particulièrement intense, la teneur en plomb de l'air est proche de la norme maximale autorisée (moyenne annuelle: 2 microgrammes de plomb par mètre cube d'air).

Pour parvenir à abaisser cette norme (moyenne annuelle d'un microgramme de plomb par mètre cube d'air), il est nécessaire d'instaurer l'utilisation d'essence sans plomb.

Un troisième avantage est l'accroissement de la sécurité.

La production, le stockage et le transport de PTE et de PTM font l'objet de mesures de sécurité très strictes, qui devront encore être renforcées dans le cadre de la directive C. E. E. relative à la prévention d'accidents graves (directive SEVESO), et le coût de telles mesures est loin d'être négligeable.

Le détecteur d'oxygène et le catalyseur exigent un entretien régulier.

En revanche, l'utilisation d'essence sans plomb accroît la durée de vie des bougies et du système d'échappement.

Les frais de carburant des véhicules roulant à l'essence sans plomb sont fonction de la consommation et du prix de cette essence. L'utilisation du catalyseur à trois voies entraîne un accroissement de la consommation de 5 à 10 %, qui peut être compensé par le réglage électronique précis de la carburation.

L'utilisation du moteur à mélange pauvre permet quant à elle de réduire la consommation de 10 à 20 % par rapport à celle des véhicules actuels.

Le maintien d'un indice d'octane suffisant implique une augmentation du coût du raffinage. Par ailleurs, il n'existe encore ni marché ni infrastructure pour l'essence sans plomb. Il convient donc de prendre également des mesures stimulantes dans ce domaine. Il importe en outre, dans l'intérêt des petits pompistes, mais aussi dans celui des consommateurs, d'éviter tout investissement supplémentaire dans l'infrastructure de la distribution et de la vente d'essence. Une telle politique permettra d'obtenir rapidement un marché stable et des prix intéressants. Nous proposons donc de remplacer l'essence normale au plomb par de l'essence normale sans plomb (92 RON) en interdisant la vente d'essence normale au plomb à partir du 1^{er} janvier 1987. Cette mesure favorisera par ailleurs la vente d'automobiles propres.

Etant donné que les moteurs diesel ne peuvent être considérés comme propres que si l'émission de particules solides est également limitée et qu'il n'existe à ce jour aucune norme ni aucune technique à cet égard, nous ne prévoyons pour l'instant aucune mesure fiscale en ce qui les concerne.

Les mesures fiscales que nous proposons concernent uniquement les voitures neuves. Nous n'envisageons pas pour l'instant de mesures analogues pour le parc automobile existant. Si l'utilisation de catalyseurs dans les voitures actuelles est possible, elle ne présente qu'un intérêt limité au point de vue de l'environnement.

Dit is geen bezwaar voorzover strenge emissienormen worden opgelegd en aangezien het invoeren van loodvrije benzine juist de weg opent voor het aanwenden van de technieken ter zuivering van de auto-uitlaatgassen.

De schadelijke effecten van lood op de gezondheid van de mens, in het bijzonder van zwangere vrouwen en jonge kinderen is een tweede reden om de loodadditieven te bannen.

Op sommige verkeersintensieve plaatsen van de grote agglomeraties benadert het loodgehalte de huidige toegelaten norm (jaargemiddelde 2 microgram lood per kubieke meter lucht).

Om te komen tot een verlaging van deze norm (1 microgram lood - jaargemiddelde - per kubieke meter lucht) is het invoeren van loodvrije benzine nodig.

Een derde voordeel is het verhogen van de veiligheid.

Zowel bij de produktie, opslag en transport van TEL en TML zijn strenge veiligheidsmaatregelen nodig, welke nog zullen moeten opgevoerd worden in het kader van de E. E. G.-richtlijn m.b.t. het voorkomen van zware ongevallen (SEVESO-richtlijn). Dit zou niet te verwaarlozen kosten met zich meebrengen.

De zuurstofsensor en de katalysator zelf zijn onderhoudsgevoelig.

Daartegenover staat dat het gebruik van ongelode benzine een positieve invloed heeft op de levensduur van de bougies en het uitlaatsysteem.

De brandstofkosten worden bepaald door het verbruik en de prijs van de ongelode benzine. Met de driewegkatalysator moet gerekend worden op een 5 à 10 % hoger benzineverbruik, dit kan gecompenseerd worden door de nauwkeurige elektronische brandstof- en luchttoevoerrekening.

Met de arme-mengselmotor kan een vermindering van 10 à 20 % gerealiseerd worden t.o.v. de tegenwoordige auto.

Tijdens het raffinageproces moeten extra kosten worden gemaakt om een voldoende hoog oktaangetal te handhaven. Voor ongelode benzine moet nog een markt ontstaan en een infrastructuur gecreëerd. Ook daarvoor zijn stimulerende maatregelen nodig. Het vermijden van extra investeringen in de infrastructuur voor de distributie en verkoop van benzine is vooral van belang voor de kleinere pomphouders en heeft uiteraard gevolgen voor de consument. Aldus wordt een snelle stabilisering van de markt bereikt en een gunstige prijsstelling bevorderd. Daarom wordt voorgesteld de normale gelode benzine te vervangen door ongelode normale benzine (92 RON) door de verkoop van normale gelode te verbieden vanaf 1 januari 1987. Hiermee zal de aankoop van schone auto's eveneens worden bevorderd.

Aangezien dieselmotoren pas als schoon kunnen worden aangemerkt als ook de uitwerp van vaste deeltjes beperkt wordt en hiervoor nog geen normen en technieken zijn, worden voor de dieselauto vooralsnog geen fiscale maatregelen voorzien.

De fiscale maatregelen hebben betrekking op nieuwe auto's. Soortgelijke maatregelen voor het bestaande autopark worden thans niet overwogen. Inbouw van katalysatoren in bestaande auto's is mogelijk. Het milieurendement wordt gering geacht.

En dehors des mesures à caractère financier, il convient de prévoir également une information adéquate afin de promouvoir l'introduction de l'essence sans plomb et des voitures propres. Une telle campagne devra être axée sur la prestation de services et menée en concertation avec toutes les parties intéressées.

Il serait également opportun que le pouvoir exécutif prenne une série de mesures d'accompagnement qui s'inscriraient dans le cadre des dispositions prévues par la présente proposition de loi. Il importe en effet qu'une voiture propre le reste. Les services d'inspection automobile devront donc procéder à un contrôle technique sur ce point et une attestation annuelle devra être produite pour conserver le bénéfice de l'exemption de la taxe de circulation.

Lors du renouvellement du parc automobile des services publics, les pouvoirs publics acquerront des voitures roulant à l'essence sans plomb.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

I. Mesures visant à promouvoir l'utilisation d'essence sans plomb

Article 1^{er}

Il importe en cette matière de donner des définitions précises. Il faut en outre éviter toute fraude ou évasion fiscale et, plus précisément, empêcher que l'accise soit fixée à un « stade intermédiaire ».

L'essence sans plomb destinée à alimenter les moteurs à explosion doit en outre satisfaire à l'article 139 de l'arrêté ministériel du 21 novembre 1963, modifié par l'arrêté ministériel du 29 septembre 1980.

Art. 2

Cet article met en application la directive de la C.E.E.

Le § 1^{er} marque une première étape vers l'instauration des règles européennes en limitant la teneur maximum autorisée en plomb à 0,15 gr par litre.

Le § 2 prévoit l'obligation de mettre de l'essence sans plomb dans le commerce à partir du 1^{er} janvier 1989.

Art. 3

A titre transitoire et aussi longtemps que la loi n'aura pas rendu obligatoires la mise sur le marché d'essence sans plomb et son utilisation pour les nouveaux véhicules, il importe que la consommation de ce carburant ne soit pas freinée par un prix plus élevé. Nous proposons donc d'écarter ce prix en ne soumettant pas ce type de carburant à l'accise spéciale sur l'essence; la mesure proposée devrait être considérée comme un incitant dans l'hypothèse où le surcoût serait plus que compensé.

Selon l'importance de la diminution des recettes budgétaires, on pourrait augmenter soit l'accise ordinaire sur les essences, soit la T.V.A., ou combiner les deux formules.

Naast financiële maatregelen moet een voorlichting worden ingezet om de introductie van ongelode benzine en schone auto's te vergemakkelijken. Een dergelijke campagne moet zeker gericht zijn op dienstverlening en in overleg met alle betrokkenen doorgevoerd.

Naar aanleiding van dit wetsvoorstel, is het wenselijk dat de uitvoerende macht begeleidende maatregelen treft. Van belang is het uiteraard dat een schone auto, ook schoon blijft. De periodieke autokeuring dient terzake een technische controle te voorzien. Het jaarlijks attest is vereist om van de vrijstelling van verkeersbelasting te kunnen blijven genieten.

Bij vervanging door de overheid van het wagenpark van de openbare diensten zullen auto's worden aangeschaft die rijden op ongelode benzine.

COMMENTAAR VAN DE ARTIKELEN

I. Maatregelen ter bevordering van het gebruik van loodvrije benzine

Artikel 1

Het is noodzakelijk in deze materie een definitie voorop te zetten; daarbij moet er worden op gelet dat iedere fraude en zelfs ontwijking wordt uitgesloten: met name moet worden belet dat de accijns in een « tussenstadium » wordt bepaald.

Bovendien moet loodvrije benzine als brandstof voor explosiemotoren voldoen aan artikel 139 van het ministerieel besluit dd. 21 november 1963, gewijzigd bij ministerieel besluit van 29 september 1980.

Art. 2

Hiermee wordt op Belgisch vlak de richtlijn van de EEG uitgevoerd.

Met § 1 wordt een voorlopig begin gemaakt, in de zin van hetgeen vooropgesteld wordt op Europees vlak, met een verlaging van het toegestane maximum loodgehalte tot 0,15 g per liter.

Met § 2 wordt tenslotte vanaf 1 januari 1989 de verplichting ingevoerd loodvrije benzine in de handel te brengen.

Art. 3

Als overgangsmaatregel, en zolang het beschikbaar zijn van en het gebruik van loodvrije benzine door nieuwe voertuigen niet wettelijk verplicht is, past het het verbruik van deze loodvrije brandstof niet af te remmen door een hogere prijs; daarom stellen wij voor deze hogere prijs af te vlakken door het niet heffen van de bijzondere accijns op benzine. Voor zover de voorgestelde maatregel de hogere kostprijs zou overtreffen, dient zij te worden gezien als een incentive.

Al naargelang de budgettaire minder-opbrengst kan alsdan hetzij de gewone accijns op benzines worden verhoogd, hetzij de B.T.W., hetzij een combinatie van beide.

II. — Mesures visant à promouvoir l'utilisation de véhicules équipés pour fonctionner à l'essence sans plomb

Art. 4

Les deux types de catalyseurs requièrent l'utilisation d'essence sans plomb, ils ne sont en effet pas conçus pour résister aux composés au plomb.

Le fait que le moteur à mélange pauvre ne sera probablement généralisé qu'à plus long terme ne doit pas empêcher d'encourager l'utilisation de voitures propres, d'autant plus que le prix de revient des deux systèmes sera en tout état de cause supérieur, du moins dans un premier temps.

Les mesures que nous proposons visent d'une part à réduire les coûts supplémentaires et, d'autre part, à décourager à l'avenir l'achat de voitures non pourvues d'un équipement adéquat.

En dehors de ses divers avantages, la politique que nous préconisons présente aussi celui de n'entraîner aucune diminution des recettes budgétaires.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

Pour l'application de la présente loi, il faut entendre par :

— essence au plomb : le carburant liquide mis sur le marché pour alimenter les moteurs à combustion et dont l'indice d'octane a été augmenté par l'adjonction de composés organiques du plomb.

— essence sans plomb : le carburant liquide vendu au consommateur pour alimenter les moteurs à combustion et dont l'indice d'octane n'a pas été augmenté par l'adjonction de composés organiques du plomb.

Art. 2

§ 1^{er}. L'article 2 de l'arrêté royal du 29 mars 1977, modifié par l'arrêté royal du 21 avril 1982, est abrogé à partir du 1^{er} janvier 1987.

A partir du 1^{er} janvier 1987, il est interdit de mettre dans le commerce de l'essence normale au plomb. Celle-ci doit être remplacée par de l'essence normale sans plomb (91 RON).

§ 2. A partir du 1^{er} janvier 1987, il est interdit de mettre dans le commerce de l'essence super dont la teneur en composés du plomb, exprimée en plomb, excède 0,15 g par litre.

§ 3. A partir du 1^{er} janvier 1989, tout vendeur de carburants pour véhicules à moteur doit mettre de l'essence sans plomb (95 RON) à la disposition des détaillants et des consommateurs.

II. — Maatregelen ter bevordering van het gebruik van voertuigen die uitgerust zijn voor het verbruik van loodvrije benzine

Art. 4

Voor beide katalysator-systemen is het gebruik van loodvrije benzine een vereiste : dergelijke katalysatoren zijn immers niet bestand tegen loodverbindingen.

Alhoewel het arme-mengselsysteem waarschijnlijk pas op langere termijn zal worden veralgemeend, mag dit geen beletsel zijn om de « schone » wagen te stimuleren, temeer daar beide systemen in ieder geval, dan toch in hun eerste stadium, een hogere kostprijs zullen hebben.

Met deze bepaling willen wij in eerste instantie helpen de extra-kosten te drukken, en, in tweede instantie, het verder aanschaffen van niet adequaat toegeruste wagens te ontmoedigen.

Naast de eigen, onderling samenhangende verdiensten, heeft deze aanpak het bijkomend voordeel dat er geen budgettaire minderopbrengst uit voortvloeit.

L. VANVELTHOVEN

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

— loodhoudende benzine : de in de handel gebrachte vloeibare brandstof om verbrandingsmotoren te voeden en waarvan het octaangehalte werd opgevoerd door toevoeging van loodhoudende organische verbindingen.

— loodvrije benzine : de aan de eindverbruiker te koop aangeboden vloeibare brandstof om verbrandingsmotoren te voeden en waarvan het octaangehalte niet werd opgevoerd door toevoeging van loodhoudende organische verbindingen.

Art. 2

§ 1. Artikel 2 van het koninklijk besluit van 29 maart 1977, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 april 1982 wordt opgeheven met ingang van 1 januari 1987.

Met ingang van 1 januari 1987 mag geen normale gelode benzine worden verhandeld. Deze dient te worden vervangen door ongelode normale benzine (91 RON).

§ 2. Met ingang van 1 januari 1987 mag geen superbenezine worden verhandeld waarvan het gehalte aan loodverbinding, uitgedrukt in lood, hoger ligt dan 0,15 g per liter.

§ 3. Met ingang van 1 januari 1989 moet eenieder die handelaar is in motorbrandstoffen loodvrije benzine (95 RON) ter beschikking stellen van de klein-handel en de eindverbruikers van benzine.

§ 4. L'essence sans plomb qui est offerte au consommateur doit pouvoir être distinguée clairement de l'essence au plomb dans tous les points de vente.

Art. 3

L'essence super sans plomb ne sera pas soumise à l'accise spéciale sur les essences aussi longtemps que l'utilisation d'essence sans plomb n'aura pas été rendue obligatoire pour tous les nouveaux véhicules équipés d'un moteur à essence.

Toute mesure tendant à annuler les dispositions du premier alinéa ou à en supprimer, fût-ce partiellement, les effets ne pourra être prise qu'en vertu d'une loi.

Art. 4

Les véhicules qui sont équipés d'un catalyseur à trois voies ou d'un moteur à mélange pauvre pourvu d'un catalyseur d'oxydation permettant l'utilisation d'essence sans plomb sont exempts de la taxe de circulation à concurrence d'un maximum de 10 000 F.

La taxe de circulation sur les véhicules à essence mis en circulation après le 1^{er} janvier 1987 et non pourvus d'un des équipements mentionnés au premier alinéa est majorée d'un dixième.

23 mai 1986.

§ 4. De loodvrije benzine die aan de verbruiker wordt aangeboden moet in elk verdeelpunt op zichtbare en duidelijke wijze van de loodhoudende benzine te onderscheiden zijn.

Art. 3

Zolang het verbruik van loodvrije benzine niet verplichtend is gesteld voor alle nieuwe benzineverbruikende voertuigen, is de bijzondere accijns inzake benzines niet van toepassing op de loodvrije superbenezine.

Om het even welke maatregel die ertoe zou leiden het overeenkomstig het eerste lid bepaalde ongedaan te maken of, zelfs gedeeltelijk, uitwerking te ontnemen, kan niet worden ingevoerd anders dan krachtens een wet.

Art. 4

Van verkeersbelasting tot een maximum van 10 000 F worden vrijgesteld, de voertuigen die, ten behoeve van het verbruik van loodvrije benzine, uitgerust zijn met een driewegkatalysatorsysteem of met een arme-mengsel motor met oxidatiekatalysator.

De verkeersbelasting op de benzineautovoertuigen, na 1 januari 1987 in het verkeer gebracht, en die niet zijn uitgerust met één van de in het eerste lid bedoelde systemen, wordt verhoogd met één tiende.

23 mei 1986.

L. VANVELTHOVEN
J. SLEECKX
O. LEFEBER