

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

21 juin 2013

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**concernant la promotion des véhicules qui
utilisent le CNG comme carburant**

(déposée par Mme Valérie De Bue et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

21 juni 2013

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**over de bevordering van voertuigen
die op CNG rijden**

(ingediend door mevrouw Valérie De Bue c.s.)

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
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
LDD	:	Lijst Dedecker
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie
INDEP-ONAFH	:	Indépendant-Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Problème aigu de pollution en Belgique

Il fait partie du rôle des pouvoirs publics de mettre en place des méthodes qui permettent d'améliorer la qualité de notre environnement. Au niveau de l'automobile, il existe déjà des normes de plus en plus sévères qui sont, à juste titre, imposées afin que les véhicules commercialisés émettent de moins en moins de substances polluantes.

Les particules fines, notamment, sont reconnues pour avoir un impact néfaste sur la santé; elles peuvent provoquer chez certaines personnes des troubles respiratoires ou des maladies cardiovasculaires, voire l'apparition de cancers. Par ailleurs, la production de CO₂ et de NO_x, et leur contribution à l'effet de serre d'origine humaine, reste un problème causé par les combustibles tels que le diesel ou l'essence.

La Belgique présente, avec les Pays-Bas, le Luxembourg et l'Allemagne de l'Ouest (région de la Ruhr), l'un des taux de pollution atmosphérique les plus élevés d'Europe. Il est dès lors nécessaire de prendre des mesures pour améliorer la qualité de l'air dans notre pays.

Pour atteindre les objectifs du Plan climat¹ de l'Europe et mettre en œuvre la directive européenne concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe² et pour rendre notre environnement plus respirable, il est évident qu'il nous faut prendre des mesures touchant le trafic automobile dans son ensemble. Ce trafic est l'un des principaux vecteurs de la pollution atmosphérique que nous connaissons. Il est dès lors primordial de favoriser l'utilisation de modes de déplacement plus écologiques et plus respectueux de la nature.

2. Perspectives offertes par le gaz naturel

La promotion nécessaire des transports en commun, de la marche et du cycle, ne doit pas s'accompagner d'une stigmatisation de l'utilisation de la voiture. Il vaut mieux maximiser un usage rationnel et responsable de

¹ D'ici 2020, réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990, remplacer 20 % des combustibles traditionnels par des combustibles non fossiles, faire en sorte que 10 % des carburants utilisés dans le secteur du transport soient des biocarburants.

² Directive 2008/50/CE

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. België is een sterk vervuild land

De overheid heeft de taak te voorzien in methodes om de kwaliteit van het milieu te verbeteren. De autosector bijvoorbeeld wordt al — terecht — strengere normen opgelegd om ervoor te zorgen dat de in de handel gebrachte voertuigen minder vervuilende stoffen uitstoten.

Met name van fijn stof is bekend dat het heel schadelijk is voor de gezondheid; het kan leiden tot ademhalingsstoornissen, hart- en vaatziekten en zelfs kanker. Voorts worden bij het gebruik van brandstoffen zoals diesel en benzine, nog altijd koolstofdioxide (CO₂) en stikstofoxides (NO_x) uitgestoten, met alle gevolgen van dien voor het door de mens veroorzaakte broeikaseffect.

Samen met Nederland, Luxemburg en het westen van Duitsland (Ruhrgebied) is België een van de gebieden in Europa waar de luchtverontreiniging het grootst is. Er moeten dan ook maatregelen worden genomen om de luchtkwaliteit in ons land te verbeteren.

Als we de doelstellingen van het EU-klimaatplan¹ en de Europese richtlijn betreffende de luchtkwaliteit en schone lucht² willen realiseren en voor schonere lucht willen zorgen, zullen we niet anders kunnen dan maatregelen te nemen voor het wegverkeer in het algemeen. Het wegverkeer is een van de belangrijkste factoren van de huidige luchtverontreiniging. Van de bevordering van het gebruik van meer ecologische en milieuvriendelijke mobiliteit moet dan ook een prioriteit worden gemaakt.

2. Aardgas opent nieuwe mogelijkheden

De vereiste bevordering van het openbaar vervoer, het voet- en het fietsverkeer betekent niet dat men de auto in de ban moet slaan. Het is aangewezen zo veel mogelijk aan te sturen op een rationeel en verantwoord

¹ Tegen 2020, daling van 20 % van de uitstoten van broeikasgasen t.o.v. 1990, 20 % van de traditionele brandstoffen vervangen door niet-fossiele brandstoffen, 10 % van de brandstof uit de transportsector uit biobrandstof halen.

² Richtlijn 2008/50/EG.

ce moyen de locomotion, en combinaison avec l'utilisation de technologies écologiques.

À l'avenir, différentes technologies "vertes" coexisteront, en fonction de l'utilisation de la voiture. Les voitures électriques, tout d'abord, qui peuvent convenir pour une utilisation plus urbaine. Les hybrides, ensuite, qui ont la caractéristique de pouvoir combiner différents avantages et, enfin, les voitures au gaz naturel pour lesquelles de plus en plus de constructeurs proposent des modèles.

Les véhicules au gaz naturel sont disponibles depuis plusieurs décennies et constituent donc une technologie éprouvée.

De nombreux développements sont en cours et permettront de renforcer, toujours plus, les qualités de ce type de carburant, qui peut en fait être utilisé sous forme gazeuse, en abrégé CNG (*Compressed Natural Gas - CNG*), pour des voitures, des bus et des véhicules utilitaires ou sous forme liquide, en abrégé LNG (*Liquefied Natural Gas - LNG*), en particulier pour des camions.

À l'heure actuelle, le gaz naturel est l'une des options les plus réalistes pour le remplacement des carburants traditionnels dérivés du pétrole brut. Dans son rapport³, un groupe de contact mis en place par la Commission européenne, à propos des carburants de substitution, conclut que "le gaz naturel est l'unique carburant de substitution susceptible de dépasser largement les 5 % de parts de marché avant 2020 et donc de concurrencer l'offre de carburants classiques sur un marché arrivé à maturité".

Ces véhicules au gaz naturel suscitent généralement des questionnements concernant la sécurité et on les confond souvent, à tort, avec les véhicules au LPG. Contrairement au LPG, qui est plus lourd que l'air et qui a dès lors tendance à s'accumuler au niveau du sol, le CNG est plus léger et monte, de sorte qu'il ne pose pas les mêmes problèmes de sécurité. Qui plus est, les crash tests de l'ADAC (*Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.*) ont montré que le réservoir de gaz naturel était l'un des éléments les plus résistants en cas de collision.

Cette solution est à notre portée et déjà disponible sur le marché: la voiture au gaz naturel permettra d'atteindre les objectifs de l'UE pour 2020, qui prône une flotte composée de 10 % de véhicules au gaz naturel, 8 % aux biocarburants et 5 % à l'hydrogène. Il est à noter

³ Avis du Comité économique et social européen sur "Le développement et la promotion des carburants de substitution pour les transports routiers dans l'Union européenne" (2006/C 195/20; § 3.3).

gebruik van dat vervoermiddel, in combinatie met het gebruik van milieuvriendelijke technologie.

In de toekomst zullen verschillende "groene" technologieën naast elkaar bestaan, die afgestemd zullen zijn op het gebruik van de auto. Elektrische auto's, ten eerste, zullen beter geschikt zijn voor gebruik in de stad. Hybride voertuigen, vervolgens, zijn meer aangewezen voor gecombineerd gebruik. Ten slotte zijn er ook voertuigen op aardgas, die bij meer en meer autofabrikanten in verschillende modellen worden aangeboden.

Voertuigen op aardgas zijn al decennia beschikbaar en maken aldus gebruik van een beproefde technologie.

Die technologie wordt thans verder ontwikkeld, zodat de kwaliteit van dit soort brandstof almaar toeneemt; aardgas kan worden gebruikt in verschillende vormen, in gasvorm (*Compressed Natural Gas - CNG*), voor personenwagens, bussen en nutsvoertuigen, of in vloeibare vorm (*Liquefied Natural Gas - LNG*), meer bepaald voor vrachtwagens.

Op dit ogenblik is aardgas een van de meest realistische opties als alternatief voor de traditionele, van ruwe olie afgeleide brandstoffen. In zijn rapport komt een door de Europese Commissie opgerichte contactgroep voor alternatieve brandstoffen tot de conclusie dat "aardgas (...) de enige alternatieve brandstof [is] waarvan het marktaandeel in 2020 ruim boven de 5 % kan liggen en die op een volwassen markt zou kunnen concurreren met traditionele brandstoffen"³.

Voertuigen op aardgas doen doorgaans vragen rijzen over de veiligheid. Zij worden vaak, ten onrechte, verward met LPG-voertuigen. In tegenstelling tot LPG, dat zwaarder is dan lucht en bijgevolg tegen de grond blijft hangen, stijgt het lichtere CNG, waardoor niet dezelfde veiligheidsrisico's ontstaan. Bovendien bleek uit crash-tests van de ADAC (*Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.*) dat de aardgastank bij een aanrijding een van de voertuigonderdelen was die het beste scoorden op het vlak van weerstand.

Deze oplossing ligt binnen bereik en wordt al door de markt aangeboden: dankzij voertuigen op aardgas zal de EU haar doelstelling voor 2020 kunnen halen; het streefdoel is een wagenpark met voor 10 % voertuigen op aardgas, voor 8 % voertuigen op biobrandstof en voor

³ Zie Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over "De ontwikkeling en bevordering van alternatieve brandstoffen voor het wegvervoer in de EU" (2006/C 195/20; § 3.3).

également que ces véhicules sont bien plus écologiques que les autres. Ils obtiennent un écoscore (calcul des prestations écologiques d'un véhicule tenant compte des principaux effets de ce véhicule sur l'environnement) qui les place parmi les meilleurs élèves de la classe. Contrairement aux véhicules à essence ou au diesel en version *monofuel* ou hybride avec l'électricité, les véhicules au gaz naturel ne rejettent pratiquement pas de particules, de sorte que la mise en circulation massive et rapide de ce type de véhicules peut, à court et moyen terme, contribuer à la réduction de la concentration en particules fines, notamment en zone urbaine. Ces véhicules sont par ailleurs beaucoup moins bruyants que les véhicules au diesel.

Un autre point intéressant est que les véhicules au gaz naturel consomment, sans difficultés, le biométhane, un carburant entièrement renouvelable, issu de la fermentation de matières organiques. Quelque 17 millions de véhicules au gaz naturel circulent de par le monde, dont la majeure partie en Amérique du Sud et en Asie. Au sein de l'Union européenne, l'Italie, l'Allemagne, la France et, récemment aussi, les Pays-Bas sont les principaux pionniers.

En Europe de l'Ouest, on estime le nombre de véhicules roulant au CNG à plus d'un million d'unités. Au niveau mondial, citons l'exemple particulièrement spectaculaire de la Chine, passée en 12 ans de 6 000 à 1,5 million de véhicules au CNG.

En Italie, on dénombre actuellement quelque 750 000 véhicules au gaz naturel. En Allemagne, en un peu plus d'une décennie, 100 000 véhicules ont été mis en circulation et plus de 900 stations-service équipées pour délivrer ce carburant, y compris le long des autoroutes. Les autorités allemandes ont fixé les accises sur le gaz naturel à 0,05 euro/m³ pour les dix années à venir et garanti un prix bas à la pompe. Le prix du gaz naturel est ainsi inférieur de 40 %, environ, à celui de l'essence. Cette certitude contribue donc à faire des véhicules au gaz naturel un véritable succès en Allemagne.

Les autorités françaises ont, elles, signé un protocole avec des constructeurs automobiles, des exploitants de stations-service et des entreprises actives dans le secteur de l'énergie, afin de stimuler l'utilisation de véhicules au gaz naturel. Des avantages fiscaux sont octroyés à l'achat et à la pompe.

Dans l'ensemble de ces pays, le succès repose sur des initiatives prises par les autorités, consistant en:

— la mise en place d'un cadre légal favorable;

5 % voertuigen op waterstof. Overigens zijn dergelijke voertuigen veel milieuvriendelijker dan andere. Met hun ecoscore (berekening van de ecologische prestaties van een voertuig, in het licht van de belangrijkste effecten ervan op het milieu) behoren ze tot de beste leerlingen van de klas. In tegenstelling tot benzine- of dieselveertuigen, ongeacht of het om een *monofuel*- dan wel een hybride (dus ook elektrisch aangedreven) versie gaat, is de fijnstofuitstoot van aardgasvoertuigen haast nihil; mocht dergelijk type voertuigen massaal en onverwijld in het verkeer worden gebracht, dan zou dat ertoe kunnen bijdragen dat de concentratie aan fijn stof, meer bepaald in stedelijke gebieden, op korte en middellange termijn afneemt. Bovendien maken dergelijke voertuigen veel minder lawaai dan dieselveertuigen.

Een ander interessant gegeven is dat aardgasvoertuigen zonder problemen kunnen rijden op biogas, een volledig hernieuwbare brandstof, die wordt gewonnen uit gefermenteerde organische stoffen. Wereldwijd rijden er ongeveer 17 miljoen aardgasvoertuigen rond, waarvan de meeste in Zuid-Amerika en Azië. In de Europese Unie zijn Italië, Duitsland, Frankrijk en recent ook Nederland koplopers.

In heel West-Europa wordt het aantal voertuigen dat rijdt op CNG geschat op meer dan een miljoen. Op wereldvlak is vooral de stijging van het aantal CNG-voertuigen in China spectaculair: van 6 000 naar 1,5 miljoen stuks in twaalf jaar tijd.

Italië telt op dit ogenblik zo'n 750 000 voertuigen die op aardgas rijden. In Duitsland werden in iets meer dan tien jaar tijd 100 000 aardgasvoertuigen in het verkeer gebracht en werden meer dan 900 tankstations uitgerust met een verdeelsysteem voor die soort brandstof, ook langs de snelwegen. De Duitse overheid heeft de accijns op aardgas voor de komende tien jaar vastgelegd op 0,05 euro/m³ en een lage prijs aan de pomp gegarandeerd. Hierdoor is aardgas er ongeveer 40 % goedkoper in gebruik dan benzine. Deze zekerheid heeft ertoe bijgedragen dat aardgasvoertuigen in Duitsland een echt succesverhaal aan het worden zijn.

De Franse overheid heeft dan weer een protocol gesloten met autoconstructeurs, uitbaters van tankstations en energiebedrijven om het gebruik van aardgasvoertuigen te stimuleren. Bij aankoop en aan de pomp worden fiscale voordelen toegekend.

Het succes is in die verschillende landen te danken aan een combinatie van overheidsinitiatieven, namelijk:

— een gunstig wettelijk kader;

— une homologation rapide des voitures et des stations-service;

— une fiscalité allégée sur le gaz naturel pour véhicules.

3. Absence d'incitants concernant l'utilisation du gaz naturel en Belgique

La Belgique, malheureusement, n'en est pas au même point que ses voisins. Actuellement, le particulier qui achète une voiture au gaz naturel ne jouit d'aucun traitement de faveur ni tarif préférentiel sur le plan fiscal.

La suppression, fin 2011, de la ristourne fédérale pour les véhicules à faibles émissions de CO₂ aura été perçue à cet égard comme un signal négatif. Des mesures favorisant les véhicules à basses émissions de carbone, mais aussi ceux émettant moins de NO_x et de particules, constitueraient, au contraire, un indicateur clair pour les particuliers.

De même, en ce qui concerne les entreprises, la fiscalité des véhicules au gaz naturel ressemble fort à celle des modèles classiques:

1. aucune règle favorable n'est prévue concernant l'amortissement du véhicule;

2. comme pour les voitures normales:

a. la déductibilité des frais de carburant est limitée à 75 %;

b. la déductibilité de la TVA est limitée à 50 %.

Pourtant, des compensations devraient être imaginées pour neutraliser la différence de prix d'achat entre les véhicules au gaz naturel et les véhicules utilisant des carburants traditionnels, de manière à ce que ce surcoût ne constitue plus un frein à l'achat d'un véhicule au gaz naturel. En effet, il est à noter que le surcoût moyen d'une voiture au CNG peut atteindre 3 000 euros ce qui, vu le prix des différents combustibles au litre, implique que, pour amortir son investissement, il faut parcourir la longue distance de 143 000 km, en moyenne.

Si l'on veut convaincre les particuliers et les entreprises d'opter pour des véhicules au CNG, il est essentiel de prévoir, de façon durable, un régime fiscal avantageux.

— een snelle homologatie van de voertuigen en de tankstations;

— een lagere autobelasting voor aardgasvoertuigen.

3. Het gebruik van aardgasvoertuigen wordt in België niet bepaald gestimuleerd

België blijft jammer genoeg achter bij zijn burens. Wie vandaag een auto koopt die rijdt op aardgas, geniet daarbij niet de minste voorkeursbehandeling noch enig fiscaal gunsttarief.

De afschaffing, eind 2011, van de federale premie voor auto's met een lage CO₂-uitstoot zal in dat opzicht een negatief signaal gebleken zijn. Maatregelen die het gebruik bevorderen van voertuigen met een lage uitstoot van koolstofdioxide of van voertuigen die minder stikstofdioxide en verontreinigende deeltjes uitstoten, zouden voor particulieren daarentegen een duidelijke indicator zijn.

Ook voor de bedrijven geldt voor aardgasvoertuigen een fiscale regeling die weinig verschilt van die voor klassieke modellen:

1. de afschrijving van het voertuig wordt niet in de hand gewerkt door enige gunstige regeling;

2. net als voor normale voertuigen:

a. zijn de brandstofkosten slechts tot 75 % fiscaal aftrekbaar;

b. is de aftrekbaarheid van de btw beperkt tot 50 %.

Compensaties zijn evenwel nodig om het verschil in aankoop prijs tussen aardgasvoertuigen en wagens op traditionele brandstoffen weg te werken zodat dit voor consumenten niet langer een rem vormt om zich een aardgasvoertuig aan te schaffen. Een CNG-voertuig kost gemiddeld 3 000 euro meer, wat betekent dat, gelet op de liter prijs van de verschillende brandstoffen, gemiddeld een afstand van liefst 143 000 km moet worden afgelegd vóór de investering afgeschreven is.

Een voordelige fiscale regeling die voor lange tijd vastligt is daarom, zowel voor particulieren als voor bedrijven, essentieel om over te gaan tot de aankoop van een CNG-voertuig.

Ensuite, en Belgique, il n'existe qu'un nombre limité de stations-service CNG. Le principal frein à ces constructions reste le coût important. Une telle station-service est onéreuse au départ et n'est pas immédiatement rentable, vu le nombre peu élevé de véhicules roulant au gaz naturel dans notre pays.

Pourtant, la Commission européenne vient de proposer, en janvier 2013, une série de mesures visant à implanter en Europe une station CNG tous les 150 km et une station LNG tous les 400 km. Ce signal fort s'accompagne d'objectifs à la fois réalistes et ambitieux, à savoir une part de 5 % pour le CNG dans le parc automobile européen en 2020. La Belgique devrait s'en inspirer.

4. Conclusions

Il est plus que nécessaire, pour obtenir une logique commune, de réunir les divers niveaux de pouvoirs, des fiscalistes et des spécialistes de terrain, afin de mettre sur pied l'ensemble des mesures qui s'imposent. Il sera aussi à charge des pouvoirs publics de sensibiliser la population à l'utilisation de ce type de véhicules.

Dans ce cadre, les communes, les provinces, les communautés, les régions, le niveau fédéral et les différentes administrations doivent jouer un rôle d'exemple dans l'achat de véhicules au gaz naturel. En 2009, en Belgique, les marchés publics représentaient en effet 50 milliards d'euros, soit 15 % du PIB belge. Au vu de ces chiffres, il est clair que le secteur public est à même de stimuler la demande de ce type de véhicules.

Valérie DE BUE (MR)
Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Valérie WARZÉE-CAVERENNE (MR)
Christophe BASTIN (cdH)

Er bestaan in België overigens maar een handvol CNG-tankstations. Het forse prijskaartje voor de bouw van zo'n tankstation blijft het voornaamste struikelblok. Een dergelijk tankstation opstarten is duur en, omdat er nog maar weinig aardgasvoertuigen rijden in ons land, initieel niet winstgevend.

De Europese Commissie heeft nochtans in januari 2013 een reeks maatregelen voorgesteld die ervoor moeten zorgen dat zich in Europa om de 150 km een CNG-tankstation bevindt en om de 400 km een LNG-tankstation. Dit sterke signaal gaat gepaard met realistische én ambitieuze doelstellingen, waaronder het streven dat in 2020 5 % van het Europese autopark uit CNG-wagens moet bestaan. België zou hieraan een voorbeeld moeten nemen.

4. Conclusies

Om tot een gemeenschappelijke aanpak te komen is het meer dan nodig de diverse bevoegdheidsniveaus samen te brengen met fiscalisten en praktijkspecialisten om een set van maatregelen uit te werken. Voorts is het de taak van de overheid het publiek warm te maken voor het gebruik van dat type voertuigen.

Tegen die achtergrond moeten de gemeenten, de provincies, de gemeenschappen, de gewesten, de federale overheid en de diverse besturen een voorbeeldfunctie vervullen door op aardgas rijdende voertuigen aan te kopen. In 2009 waren de overheidsaankopen in België immers goed voor 50 miljard euro, of 15 % van het Belgische bbp. Als men die getallen leest, is het duidelijk dat de overheid in staat is de vraag naar dat type voertuigen een duwtje te geven.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu les normes européennes imposant, à la Belgique notamment, des limites en termes d'émissions de particules fines;

B. vu que les particules fines peuvent provoquer des troubles respiratoires et des maladies cardiovasculaires et constituent un problème critique en termes de pollution locale;

C. vu que les véhicules au gaz naturel ne rejettent pratiquement pas de particules fines;

D. considérant que le trafic routier est l'un des principaux acteurs de la pollution atmosphérique;

E. vu que le gaz naturel est le seul carburant alternatif dont la part de marché pourrait largement dépasser les 5 % d'ici en 2020 et qui pourrait concurrencer les carburants traditionnels sur un marché arrivé à maturité;

F. vu que les véhicules au gaz naturel satisfont aux tests les plus sévères en matière de sécurité automobile;

G. vu que les véhicules au gaz naturel peuvent consommer du biométhane, carburant entièrement renouvelable;

H. considérant que les stations-service actuelles procurant du gaz naturel (*Compressed Natural Gas* ou CNG) ne suffisent pas pour inciter à l'achat de véhicules au gaz naturel alors que, pourtant, les constructeurs automobiles augmentent considérablement leur offre de modèles;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT:

1. de prévoir un cadre fiscal clair et avantageux, à long terme, en faveur des véhicules au gaz naturel;

2. de favoriser la construction de points de ravitaillement en gaz naturel, sur des sites nouveaux ou existants, par une intégration rapide dans la réglementation de règles relatives aux stations CNG et d'étudier des mesures de soutien à ces projets;

3. de prévoir, dans le cadre du régime fiscal applicable aux voitures de société, un statut plus avantageux pour les véhicules au gaz naturel;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de Europese normen die, onder meer aan België, de begrenzing opleggen van de uitstoot van fijne stofdeeltjes;

B. aangezien fijne stofdeeltjes tot ademhalingsstoornissen en cardiovasculaire aandoeningen kunnen leiden en een kernprobleem vormen in de plaatselijke luchtverontreiniging;

C. aangezien op aardgas rijdende voertuigen vrijwel geen fijne stofdeeltjes uitstoten;

D. overwegende dat het wegverkeer een van de hoofdschuldigen is voor de luchtvervuiling;

E. gelet op het feit dat aardgas de enige alternatieve brandstof is waarvan het marktaandeel in 2020 ruim boven de 5 % kan liggen en die op een volwassen markt kan concurreren met de traditionele brandstoffen;

F. aangezien op aardgas rijdende voertuigen voldoen aan de meest strenge veiligheidstests voor auto's;

G. aangezien op aardgas rijdende voertuigen ook op de volledig hernieuwbare brandstof biomethaangas kunnen rijden;

H. overwegende dat de bestaande tankstations waar aardgas (*Compressed Natural Gas* of CNG) kan worden getankt onvoldoende talrijk zijn om aan te zetten tot de aankoop van op aardgas rijdende voertuigen, hoewel de autoconstructeurs almaar meer dergelijke voertuigen in hun aanbod opnemen;

VERZOEKT DE REGERING:

1. een duidelijk en voordelig fiscaal kader op lange termijn uit te werken voor aardgasvoertuigen;

2. op nieuwe of bestaande locaties de aanleg te bevorderen van aardgastankpunten door in de regelgeving spoedig regels betreffende de CNG-tankstations op te nemen en te bekijken met welke maatregelen die projecten kunnen worden ondersteund;

3. binnen het bestaande fiscale kader voor bedrijfsvoertuigen aardgasvoertuigen een voordeliger statuut toe te kennen;

4. de créer une *task force* et de prendre, avec les régions, toutes les mesures qui s'imposent pour atteindre l'objectif d'une part de 10 % de carburants alternatifs, d'ici 2020;

5. de mener une campagne d'information auprès de la population pour promouvoir ces véhicules respectueux de l'environnement;

6. d'étudier le rôle que peut jouer le CNG dans le cadre des politiques de mobilité du secteur public et même de faire œuvre de pionnier en optant pour des véhicules au gaz naturel pour équiper les flottes du service public.

21 mars 2013

Valérie DE BUE (MR)
Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Valérie WARZÉE-CAVERENNE (MR)
Christophe BASTIN (cdH)

4. een taskforce op te starten en samen met de gewesten alle nodige maatregelen te nemen om tegen 2020 de doelstelling van een aandeel van 10 % alternatieve brandstoffen te bereiken;

5. een publieksvoorlichtingscampagne op te zetten om die milieuvriendelijke voertuigen te bevorderen;

6. te bekijken welke rol CNG kan gaan spelen in het mobiliteitsbeleid van de overheid en zelfs een voortrekkersrol te spelen door aardgasvoertuigen te kiezen voor overheidsvloten.

21 maart 2013