

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

25 mei 2009

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de invoering van
een ecoscorevignet voor voertuigen**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**ten einde het cultureel patrimonium
te beschermen, de verkeersveiligheid
te bevorderen en de openbare ruimte
te vrijwaren**

WETSVOORSTEL

**betreffende de instelling van milieuzones
in steden en gemeenten**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEREN **Jenne DE POTTER** EN **Jef Van den Bergh**

Voorgaande documenten:

Doc 52 0764/ (2007/2008):

001: Voorstel van resolutie van mevrouw Snoy c.s.

002: Amendementen.

Zie ook:

004: Tekst aangenomen door de commissie.

Doc 52 0417/ (2007/2008):

001: Voorstel van resolutie van de heren Geerts en Van Grootenbrulle.

Doc 52 1108/ (2007/2008) :

001 : Wetsvoorstel van mevrouw Van der Straeten c.s.

002 : Advies van de Raad van State.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

25 mai 2009

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative à la création d'une vignette
«Écoscore» pour les véhicules**

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à protéger le patrimoine culturel,
à promouvoir la sécurité routière
et à préserver l'espace public**

PROPOSITION DE LOI

**concernant l'instauration de zones
écologiques dans les villes et communes**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR

MM. **Jenne DE POTTER** ET **Jef Van den Bergh**

Documents précédents:

Doc 52 0764/ (2007/2008):

001: Proposition de résolution de Mme Snoy et consorts.

002: Amendements.

Voir aussi :

004: Texte adopté par la commission.

Doc 52 0417/ (2007/2008):

001: Voorstel van resolutie van de heren Geerts en Van Grootenbrull

Doc 52 1108/ (2007/2008) :

001 : Proposition de loi de Mme Van der Straeten et consorts.

002 : Avis du Conseil d'État.

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: François Bellot

A. — Vaste leden / Titulaires:

CD&V	Jenne De Potter, Roel Deseyn, Jef Van den Bergh
MR	François Bellot, Valérie De Bue, Olivier Destrebecq
PS	Linda Musin, Bruno Van Grootenbrulle
Open Vld	Ine Somers, Ludo Van Campenhout
VB	Jan Mortelmans, Bruno Stevenheydens
sp.a	David Geerts, Bruno Tobback
Ecolo-Groen!	Thérèse Snoy et d'Oppuers
cdH	David Lavaux
N-VA	Patrick De Groote

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Leen Dierick, Michel Doomst, Liesbeth Van der Auwera, Servais Verherstraeten
Philippe Collard, Corinne De Permentier, Jean-Jacques Flahaux, Jacqueline Galant
Camille Dieu, Karine Lalieux, André Perpète
Herman De Croo, Sofie Staelraeve, Luk Van Biesen
Bruno Valkeniers, Francis Van den Eynde, Linda Vissers
Hans Bonte, Meryame Kitir
Georges Gilkinet, Stefaan Van Hecke
Josy Arens, Marie-Martine Schyns
Ben Weyts

cdH	:	centre démocrate Humaniste	
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
FN	:	Front National	
LDD	:	Lijst Dedecker	
MR	:	Mouvement Réformateur	
N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
PS	:	Parti Socialiste	
sp.a	:	socialistische partij anders	
VB	:	Vlaams Belang	

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>	
DOC 52 0000/000:	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 52 0000/000:	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)	CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
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)	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:	Plenum	PLEN:	Séance plénière
COM:	Commissievergadering	COM:	Réunion de commission
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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

INHOUD	Blz.
I. Procedure	4
II. Inleidende uiteenzettingen van de indieners van de voorstellen van resolutie en het wetsvoorstel	5
III. Hoorzitting 9 juli 2008.....	6
IV. Algemene bespreking	26
V. Artikelsgewijze bespreking en stemming over voorstel nr 1108	31
VI. Artikelsgewijze bespreking en stemming over voorstel nr 764.....	31

SOMMAIRE	Pages
I. Procédure	4
II. Exposé introductif des auteurs des propositions de résolution et de la proposition de loi	5
III. Audition du 9 juillet 2008	6
IV. Discussion générale	26
V. Discussion des articles et vote de la proposition n° 1108	31
VI. Discussion des articles et vote de la proposition n° 764.....	31

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft deze voorstellen besproken tijdens haar vergaderingen van 11 juni, 25 juni en 9 juli 2008 en 12 januari, 22 april, 6 mei en 13 mei 2009.

I. — PROCEDURE

De commissie besprak voorstel van resolutie nr. 764 op 11 juni 2008 een eerste maal. Tijdens haar vergadering van 25 juni 2008 vatte ze de bespreking van voorstel van resolutie nr. 417 aan en besliste ze de bespreking van de voorstellen van resolutie nr. 417 en 764 te koppelen. Zij hield hoorzittingen over de beide voorstellen van resolutie op 9 juli 2008 en besliste tijdens die vergadering eveneens om de bespreking van wetsvoorstel nr. 1108 te koppelen aan de bespreking van de twee voorstellen van resolutie. Zij besliste tijdens haar vergadering van 12 januari 2009 om over het voorstel van resolutie nr. 764 afzonderlijk te stemmen; de gezamenlijke bespreking van de drie voorstellen werd wel voortgezet wegens de verschillende raakvlakken.

De Raad van State oordeelde in zijn advies van 2 juli 2008 (DOC 52 1108/002) dat wetsvoorstel nr. 1108 de bevoegdheden van de federale Staat niet overschrijdt.

De commissie besliste op 9 juli 2008, conform artikel 97 van het Kamerreglement, om wetsvoorstel nr. 1108 via de Kamervoorzitter en de eerste minister voor advies aan de Gewesten over te zenden. Op 24 november 2008 bracht de Waalse regering over het wetsvoorstel een negatief advies uit. Op 12 januari 2009 besliste de commissie om de Gewesten ook om advies te verzoecken over de voorstellen van resolutie nr. 417 en 764. Op 30 maart 2009 bracht de Vlaamse regering een advies uit over voorstel van resolutie nr. 764, waarin zij haar instemming betuigde met de aanbevelingen 1 en 3 en over aanbeveling 2 een negatief advies uitbracht.

De commissievoorzitter richtte op 14 januari 2008 een adviesverzoek aan de Federale Commissie voor de Veiligheid over voorstel van resolutie nr. 417. Tijdens haar vergadering van 12 februari 2008 bracht die instantie het volgende advies uit:

«De FCVV meent dat deze materie niet onder haar bevoegdheden valt (deze aangelegenheid heeft eerder betrekking op de volksgezondheid en de mobiliteit, en niet zozeer op de verkeersveiligheid), en brengt bijgevolg geen advies uit. De FCVV blijft de evolutie van de

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ces propositions de loi au cours de ses réunions des 11 et 25 juin, 9 juillet 2008, 12 janvier, 22 avril, 6 et 13 mai 2009.

I. — PROCÉDURE

Votre commission a examiné la proposition de résolution DOC 52 0764/001 une première fois le 11 juin 2008. Au cours de sa réunion du 25 juin 2008, elle a entamé l'examen de la proposition de résolution DOC 52 0417/001 et décidé de l'examiner conjointement avec la proposition de résolution DOC 52 0764/001. Elle a organisé des auditions concernant ces deux propositions de résolution le 9 juillet 2008 et décidé, au cours de cette réunion, d'examiner la proposition de loi DOC 52 1108/001 en même temps que les deux propositions de résolution précitées. Au cours de sa réunion du 12 janvier 2009, elle a décidé de voter séparément sur la proposition de résolution DOC 52 0764/001. Toutefois, l'examen conjoint des trois propositions a été poursuivi en raison de leurs points de convergence.

Dans son avis du 2 juillet 2008 (DOC 52 1108/002), le Conseil d'État a indiqué que la portée de la proposition de loi DOC 52 1108/001 n'excédait pas les compétences de l'État fédéral.

Le 9 juillet 2008, la commission a décidé, conformément à l'article 97 du Règlement de la Chambre, de demander au président de la Chambre de demander au premier ministre de soumettre la proposition de loi DOC 52 1108/001 à l'avis des régions. Le 24 novembre 2008, le gouvernement wallon a rendu un avis négatif sur la proposition de loi. Le 12 janvier 2009, la commission a décidé de demander également l'avis des régions au sujet des propositions de résolution DOC 52 0417/001 et DOC 52 0764/001. Le 30 mars 2009, le gouvernement flamand a rendu un avis sur la proposition de résolution DOC 52 0764/001 par lequel il s'est rallié aux recommandations nos 1 et 3 et dans lequel il a émis un avis négatif sur la recommandation n° 2.

Le 14 janvier 2008, le président de la commission a soumis la proposition de résolution DOC 52 0417/001 à l'avis de la Commission fédérale pour la Sécurité routière. Au cours de sa réunion du 12 février 2008, cette commission a rendu l'avis suivant:

«La Commission fédérale pour la Sécurité routière estime que cette matière ne relève pas de sa compétence (celle-ci concernant plutôt la santé publique et la mobilité), et ne rend dès lors pas d'avis. La Commission fédérale pour la Sécurité routière suit cependant

«citizen car», die milieucriteria met verkeersveiligheidscriteria combineert, echter op de voet volgen.»

De commissie besliste op 12 januari 2009 om de drie organisaties van steden en gemeenten in België om advies te verzoeken over de drie voorstellen. De uitgebrachte adviezen hadden voornamelijk betrekking op de voorstellen nr. 417 en 1108 en stipten zowel positieve als negatieve punten in de voorstellen aan.

Tijdens de vergadering van 6 mei 2009 beslisten de indieners van het voorstel van resolutie nr. 417 om hun voorstel in te trekken.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN VAN DE INDIENERS VAN DE VOORSTELLEN VAN RESOLUTIE EN HET WETSVORSTEL

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) stelt dat de ecoscore een door het VITO (Vlaams Instituut voor Technologisch onderzoek) opgestelde indicator is, op grond waarvan voertuigen naar milieuvriendelijkheid kunnen worden geklasseerd. Zowel de CO₂-uitstoot (50%) als de uitstoot van stofdeeltjes (40%) en de veroorzaakte geluidshinder (10%) worden in de formule van de ecoscore vervat en kunnen aanleiding geven tot een gedifferentieerde (gewestelijke) autofiscaliteit. Haar voorstel van resolutie (DOC 52 0764/001) beoogt een grotere zichtbaarheid van de milieuprestaties van wagens door aanbrenging van een etiket op de wagen zelf.

De heer David Geerts (sp.a) benadrukt in zijn voorstel van resolutie (DOC 52 0417/001) het belang van de instandhouding van het cultureel patrimonium. Het is niet raadzaam om de toegang tot bepaalde stedelijke zones louter en alleen afhankelijk te maken van de ecoscore van een voertuig; ook andere criteria kunnen als belangwekkend worden beschouwd. Er kan best worden geopteerd voor een uniform federaal kader omdat steden anders eigen criteria zullen opstellen, waardoor op regionaal vlak een te complexe situatie zou ontstaan.

Mevrouw Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) verklaart dat haar wetsvoorstel (DOC 52 1108/001) er toe strekt om steden en gemeenten de bevoegdheid te verlenen om milieuzones af te bakenen. Uit het advies van de Raad van State (DOC 52 1108/002) blijkt dat de aangelegenheid tot de bevoegdheid van de federale overheid behoort: het voorstel betreft immers de algemene reglementering van verkeer en vervoer. Het gaat niet om een milieumaatregel, wat inderdaad een bevoegdheid van de Gewesten zou zijn: de gemeenten en steden worden er in het voorstel enkel toe gemachtigd

attentivement l'évolution de la «citizen car», laquelle associe des critères environnementaux à des critères de sécurité routière.» (traduction)

Le 12 janvier 2009, la commission a décidé de soumettre ces trois propositions à l'avis des trois associations des villes et des communes de Belgique. Les avis rendus par celles-ci concernaient principalement les propositions n^{os} 417/ et 1108 et relevaient tant les points positifs que les points négatifs de ces propositions.

Au cours de sa réunion du 6 mai 2009, les auteurs de la proposition de résolution n^o 417 ont décidé de retirer leur proposition.

II. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DES AUTEURS DES PROPOSITIONS DE RÉSOLUTION ET DE LA PROPOSITION DE LOI

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) précise que l'Ecoscore est un indicateur développé par le VITO (*Vlaams Instituut voor Technologisch onderzoek*) sur la base duquel les véhicules sont classés en fonction de leur caractère écologique. Tant les émissions de CO₂ (50%) que les émissions de particules fines (40%) et les nuisances sonores provoquées (10%) sont prises en compte dans la formule de l'Ecoscore et peuvent donner lieu à une fiscalité automobile (régionale) différenciée. Sa proposition de résolution (DOC 52 0764/001) vise à accroître la visibilité des prestations environnementales des voitures par l'apposition d'une étiquette sur la voiture elle-même.

M. David Geerts (sp.a) souligne dans sa proposition de résolution (DOC 52 0417/001) l'importance de la conservation du patrimoine culturel. Il n'est pas indiqué de faire dépendre l'accès à certaines zones urbaines purement et simplement de l'Ecoscore d'un véhicule; d'autres critères peuvent également être considérés comme intéressants. Il serait préférable d'opter pour un cadre fédéral uniforme, étant donné qu'à défaut, les villes élaboreront leurs propres critères, ce qui créerait une situation trop complexe sur le plan réglementaire.

Mme Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) précise que la proposition de loi qu'elle a déposée (DOC 52 1108/1) vise à habiliter les communes à délimiter des zones écologiques. Il ressort de l'avis du Conseil d'État (DOC 52 1108/2) que la matière relève de la compétence de l'autorité fédérale: la proposition concerne en effet la réglementation générale du trafic et des transports. Il ne s'agit pas d'une mesure environnementale, ce qui constituerait une compétence des Régions: la proposition habilite seulement les villes et les communes à instaurer des zones écologiques sur leur territoire. L'avis

tigd om op hun grondgebied milieuzones in te stellen. Het advies van het Waals Gewest is niet ter zake omdat wijkbewoners ook volgens het voorstel nog met een wagen de milieuzone zouden mogen binnenrijden.

Ons land wordt steeds vaker geconfronteerd met een smogalarm, vooral in de winter, wat aantoonde dat de kwaliteit van de lucht achteruitgaat en het aantal vervuilingsspieken toeneemt. De kritiek op de reglementering met betrekking tot de afkondiging van een smogalarm snijdt op één punt hout: de instelling van een lagere maximumsnelheid gebeurt op een moment dat een piek reeds wordt overschreden en komt dus te laat.

Fijn stof wordt niet uitsluitend, maar wel in grote mate veroorzaakt door het wegvervoer, in het bijzonder dieselmotoren. De gevolgen van fijn stof voor de gezondheid zijn groot; zo waren in 2000 13000 vroegtijdige overlijdens eraan te wijten. In de steden is de luchtkwaliteit door het autoverkeer soms zeer zwaar aangetast; tijdens autoloze zondagen wordt dan ook een veel betere luchtkwaliteit gemeten.

De invoering van milieuzones is ook een sociale maatregel: in kansarme buurten van steden is het autobezit laag, terwijl de bewoners wel met veel transitverkeer en dus vervuiling worden geconfronteerd.

Behalve onderhavig voorstel kunnen andere flankerende maatregelen worden overwogen, bijvoorbeeld de opheffing van de premies voor roetfilters of de invoering van subsidies voor de aankoop van milieuvriendelijke wagens.

III. — HOORZITTING VAN 9 JULI 2008

A. Inleidende uiteenzettingen van de genodigden

1. *Leen Govaerts (projectmanager van VITO, het Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek)*

Mevrouw Leen Govaerts verduidelijkt dat ecoscore een indicator is voor de mate waarin voertuigen milieuvriendelijk zijn. De milieu-impact moet worden berekend in functie van de volledige levenscyclus van een voertuig: er zijn milieu-effecten door de productie van het voertuig, het gebruik van het voertuig, de productie van de brandstof en de recyclage van het voertuig. Tot 90% van de milieu-impact komt tot stand in de well-to-wheel fase (d.i. naar aanleiding van het gebruik van het voertuig en de productie van de brandstof).

De vaststelling van wat een milieuvriendelijk voertuig

de la Région wallonne n'est pas pertinent, étant donné que la proposition prévoit également que les habitants du quartier seraient toujours autorisés à pénétrer dans la zone écologique en voiture.

Notre pays est confronté de plus en plus fréquemment à une alerte au smog, en particulier en hiver, ce qui prouve que la qualité de l'air se détériore et que le nombre de pics de pollution augmente. Un point de la critique sur la réglementation concernant l'annonce d'une alerte au smog est pertinent: la réduction de la vitesse maximale autorisée intervient au moment où le pic est déjà dépassé, c'est-à-dire trop tard.

Les particules fines ne résultent pas uniquement, mais en grande partie, du transport routier, en particulier des véhicules roulant au diesel. Les effets des particules fines sur la santé sont considérables; c'est ainsi qu'en 2000, elles seraient à l'origine de 13 000 décès précoces. Dans les villes, la circulation automobile porte quelquefois très gravement atteinte à la qualité de l'air; lors des dimanches sans voiture, la qualité de l'air est dès lors nettement meilleure.

L'instauration de zones écologiques est également une mesure sociale: dans les quartiers défavorisés des villes, peu d'habitants possèdent une voiture, alors qu'ils sont souvent confrontés à une circulation de transit et donc à une pollution importante.

Outre la proposition à l'examen, d'autres mesures d'encadrement sont envisageables, par exemple l'augmentation des primes pour les filtres à particules ou l'instauration de subsides pour l'achat de voitures écologiques.

III. — AUDITION DU 9 JUILLET 2008

A. Exposés introductifs des invités

1. *Leen Govaerts (projectmanager du VITO, le Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek)*

Mme Leen Govaerts précise que l'Écoscore indique dans quelle mesure un véhicule est respectueux de l'environnement. L'impact environnemental doit être calculé en fonction du cycle de vie complet d'un véhicule: des effets environnementaux sont dus à la production du véhicule, à son utilisation, à la production du carburant et au recyclage du véhicule. Jusqu'à 90% de l'impact environnemental est généré au cours de la *well-to-wheel* phase (c'est-à-dire à l'occasion de l'utilisation du véhicule et de la production du carburant).

Établir ce qu'est un véhicule écologique est une

is, is een complexe aangelegenheid. Een voertuig veroorzaakt verschillende types van milieu-impact:

- klimaatwijziging (door uitstoot van CO₂, methaan, ...);
- luchtkwaliteit: gezondheid (fijn stof, ozon, ...) en ecosystemen (zure regen, ...)
- geluid.

Ecoscore als milieu-indicator werd in 2005 door het VITO, de VUB en de ULB ontwikkeld in opdracht van het Vlaams Gewest. De methodologie van de berekening van de ecoscore van een voertuig omvat de volgende elementen:

- Het gaat om een *well-to-wheel*analyse: de uitlaat-emissies en de emissies tijdens de productie van de brandstof worden in rekening gebracht;
- De definitie is technologie-onafhankelijk, wat een vergelijking tussen benzine en diesel of de verdiscontering van een roetfilter in het resultaat mogelijk maakt;
- De methode is toepasbaar op elke voertuigcategorie (personenwagens, bestelwagens, zwaar vervoer, ...).

De data worden opgesteld voor alle voertuigen die op de Belgische markt worden gebracht. Zij worden aangeleverd door Febiac en de FOD Mobiliteit (voor de preregistratie is de DIV, de Dienst voor de Inschrijving van Voertuigen, verantwoordelijk).

De ecoscore van een voertuig bevindt zich steeds tussen 0 en 100: hoe hoger de score, hoe meer milieu-vriendelijk. De weging van de verschillende elementen gebeurt als volgt:

- broeikaseffect (CO₂, CH₄, N₂O): 50%;
- luchtkwaliteit (roet, NO_x, KWS, CO, SO₂): 40% (gezondheid = 20%, ecosystemen = 20%);
- geluid: 10%.

De hoogste scores worden behaald door hybride voertuigen (Toyota Prius, Honda Civic), aardgasvoertuigen (Fiat Panda, Opel Zafira), kleine benzinewagens en kleine dieselwagens met roetfilter. Sportwagens (Lamborghini, Bentley, ...) en 4x4's (Hummer, Land Rover, ...) tekenen voor de slechtste scores.

Het wagenpark kan ook worden opgedeeld volgens de euronormen, die geleidelijk werden verstrengd: sinds 1996 geldt de Euro 2-norm, sinds 2000 de Euro 3-norm, sinds 2005 de Euro 4-norm. Ook bij recente wagens die aan de Euro4-norm voldoen, zijn de verschillen groot: zo gaat voor recente benzinewagens de ecoscore van

question complexe. Un véhicule provoque différents types d'impacts environnementaux:

- changement climatique (par les émissions de CO₂, de méthane, ...);
- qualité de l'air: santé (particules fines, ozone, ...) et écosystèmes (pluies acides, ...)
- bruit.

L'Écoscore a été développé en 2005, en tant qu'indicateur environnemental, par le VITO, la VUB et l'ULB à la demande de la Région flamande. La méthodologie du calcul de l'Ecoscore d'un véhicule englobe les éléments suivants:

- Il s'agit d'une analyse *well-to-wheel*: les gaz d'échappement et les émissions au cours de la production du carburant sont pris en compte;
- La définition est indépendante de la technologie, ce qui permet une comparaison entre l'essence et le diesel ou la prise en compte d'un filtre à particules dans le résultat;
- La méthode est applicable à toute catégorie de véhicules (voitures particulières, camionnettes, transport lourd, ...).

Les données sont établies pour tous les véhicules mis sur le marché belge. Elles sont fournies par la Febiac et le SPF Mobilité (la DIV, la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules, est responsable pour le préenregistrement).

L'Écoscore d'un véhicule est toujours compris entre 0 et 100: plus le score est élevé, plus le véhicule est écologique. La pondération des différents éléments s'effectue de la manière suivante:

- effet de serre (CO₂, CH₄, N₂O): 50%;
- qualité de l'air (suie, NO_x, KWS, CO, SO₂): 40% (santé = 20%, écosystèmes = 20%);
- bruit: 10%.

Les meilleurs scores sont obtenus par des véhicules hybrides (Toyota Prius, Honda Civic) ou au gaz naturel (Fiat Panda, Opel Zafira), de petites voitures à essence et de petites voitures diesel équipées d'un filtre à particules. Les voitures de sport (Lamborghini, Bentley, ...) et les 4x4 (Hummer, Land Rover, ...) obtiennent les moins bons résultats.

Le parc automobile peut également faire l'objet d'un classement en fonction des normes européennes, qui ont été progressivement renforcées: la norme Euro 2 est d'application depuis 1996, la norme Euro 3 depuis 2000, la norme Euro 4 depuis 2005. Parmi les voitures récentes qui satisfont à la norme Euro 4, les différences

35 tot meer dan 80. Daarom moet elk voertuig individueel worden beoordeeld en zijn algemene uitspraken, bijvoorbeeld over de verkieslijkheid van een bepaald brandstoftype, niet mogelijk

Wanneer de ecoscore van elk voertuig beschikbaar is, zijn verschillende toepassingen mogelijk:

- De overheden kunnen er hun aankoopbeleid door laten beïnvloeden;
- De consument wordt via de website (www.ecoscore.be) geïnformeerd over de milieuvriendelijkheid van voertuigen, wat zijn aankoopkeuze kan beïnvloeden. Over het brandstofverbruik was al langer informatie beschikbaar, maar die informatie wordt nu uitgebreid met andere elementen die milieu-impact hebben;
- Zowel de belasting op de inverkeerstelling van voertuigen (BIV) als de verkeersbelasting kunnen worden bepaald op basis van de ecoscore in plaats van de fiscale pk, een weinig verfijnd systeem dat nu nog in voege is;
- Een slimme kilometerheffing kan worden ingevoerd, wat impliceert dat de hoogte van de heffing afhankelijk is van tijd en plaats van het wagengebruik en van de milieuvriendelijkheid van een voertuig;
- Uiteenlopende gebruiksbeperkingen en voordelen kunnen worden gecreëerd: gedifferentieerde parkingtarieven, zones met beperkte toegang, ...

2. Pierre Courbe (Inter-Environnement Wallonie)

De heer Pierre Courbe verduidelijkt dat Inter-Environnement Wallonie een federatie van grote en kleine milieuverenigingen is. De opdrachten van de federatie zijn: lobbyen, verenigen en ideeën ter sprake brengen.

De impact van ons mobiliteitssysteem

Vanaf 1950 ging in de westerse samenlevingen de mobiliteit er heel anders uitzien. Het weg- en luchtvervoer lieten indrukwekkende groeipercentages optekenen. In 1970 werd over de Belgische wegen 29,4 miljard kilometer afgelegd; in 2005 was dat 94,6 miljard of een stijging met 220% op 35 jaar. Op het Belgische wegennet wordt dagelijks dus een afstand van omgerekend bijna 6.400 keer de aarde rond afgelegd, waarbij alleen al de auto's goed zijn voor 5.240 van die «omwentelingen».

De ongunstige weerslag die inherent is aan het perso-

sonst également considérables: ainsi, pour les voitures à essence récentes, l'Écoscore varie de 35 à plus de 80. De ce fait, chaque véhicule doit faire l'objet d'une évaluation individuelle et il n'est pas possible de porter des appréciations générales sur, par exemple, l'opportunité d'opter plutôt pour tel type de carburant.

Dès lors que l'Écoscore sera disponible pour chaque véhicule, les applications suivantes seront possibles:

- Les pouvoirs publics pourront adapter leur politique d'achat en conséquence;
- Le consommateur pourra s'informer, en consultant le site web (www.Ecoscore.be), des performances écologiques des véhicules, lesquelles pourront l'influencer dans ses choix d'acheteur. Des informations étaient déjà disponibles depuis longtemps au sujet de la consommation de carburant mais ces informations sont désormais complétées par d'autres éléments qui ont une incidence sur l'environnement;
- Tant la taxe de mise en circulation (TMC) que la taxe de circulation peuvent être fixées en fonction de l'Ecoscore en lieu et place des chevaux fiscaux, système peu nuancé qui est toujours en vigueur aujourd'hui;
- Une redevance kilométrique intelligente peut être instaurée, ce qui implique que le niveau de cette redevance dépend de l'endroit et du moment auxquels le véhicule est utilisé et de ses performances écologiques;
- Toutes sortes de limitations d'utilisation et d'avantages peuvent être créés: tarifs de parking différenciés, zones à accès limité, ...

2. Pierre Courbe (Inter-Environnement Wallonie)

M. Pierre Courbe explique qu'Inter-Environnement Wallonie est une fédération de petites et grandes associations de défense de l'environnement. Les missions de la fédération sont: faire du lobbying, rassembler et mettre des idées sur la table.

Les incidences de notre système de mobilité

Au cours de la seconde moitié du vingtième siècle, les pratiques de mobilité se sont profondément modifiées dans les sociétés occidentales. Les transports routiers et aériens ont connu des taux de croissance impressionnants. En 1970, 29,4 milliards de kilomètres étaient parcourus sur les routes belges; en 2005 c'était 94,6 milliards, soit une augmentation de 220% sur 35 ans. Ce sont actuellement l'équivalent de près de 6.400 fois le tour de la terre qui sont parcourus chaque jour sur le réseau routier belge – dont 5.240 pour les seules voitures.

Les incidences négatives associées au transport des

nen- en goederenvervoer kan worden opgesplitst in de drie krachtlijnen op het vlak van duurzame ontwikkeling. Zonder aanspraak te willen maken op volledigheid, geeft de spreker een voorbeeld van rubricering:

- economie: energetische afhankelijkheid (dagelijkse Europese aardoliefactuur: één miljard) en externe kosten (ongeveer 8% van het BBP);
- samenleving: volksgezondheid (plaatselijke vervuiling, lawaai, ongevallen, sedentarisering), beslag op de openbare ruimte (ten koste van andere functies en teloorgang van het gebouwenpatrimonium) en maatschappelijke ongelijkheden inzake toegang tot mobiliteit en blootstelling aan hinder;
- milieu en natuur: plaatselijke vervuiling en aantasting van de biodiversiteit (afval, uitstoot van vloeistoffen of gasen, lichtvervuiling, versnippering van het grondgebied enzovoort); uitstoot van broeikasgasen (hoofdzakelijk CO₂) en klimaatwijzigingen.

Tendensen binnen en hulpmiddelen voor een duurzaam mobiliteitsbeleid

De weerslag van ons vervoerssysteem verminderen; dat systeem bijsturen in de richting van meer duurzaamheid impliceert dat de volgende drie krachtlijnen (in volgorde van prioriteit) concreet vorm moeten krijgen:

- inperking van de vraag (minder);
- inzet van diverse transportmodi (anders);
- verbetering van de energie-efficiëntie en vermindering van specifieke vervuilingvormen (beter).

De hulpmiddelen waarover de overheid beschikt ressembleren onder vier categorieën:

- de planning (ruimtelijke ordening, investeringen in openbaar vervoer enzovoort);
- de normen en de regelgeving (productnormen, verkeersreglement enzovoort);
- de fiscaliteit (belasting op de inverkeerstelling, verkeersbelasting, accijnzen, Eurovignet enzovoort);
- voorlichting en bewustmaking.

In België bedraagt de gemiddelde levensduur van een voertuig ongeveer 7 jaar en 10 maanden. De keuze voor een nieuw voertuig is dus belangrijk, aangezien de gevolgen daarvan zich op middellange termijn laten voelen. Het is bijzonder belangrijk dat betrouwbare informatie ter beschikking wordt gesteld over de milieu-prestaties van de te koop aangeboden nieuwe voertuigen en over de knelpunten in verband met de uitstoot van de verschillende polluenten. Al even belangrijk is een fiscaliteit die afgestemd is op de aankoop van een voertuig dat dergelijke prestaties levert. De overheid speelt een bijzonder belangrijke rol in de fase die aan de aankoop voorafgaat, zoals blijkt uit talrijke studies

personnes et des marchandises peuvent se décliner selon les trois axes du développement durable. Sans prétendre à l'exhaustivité, l'orateur donne un exemple de catégorisation:

- économie: dépendance énergétique (facture pétrolière européenne journalière: un milliard) et coûts externes (environ 8% du PIB);
- société: santé publique (pollution locale, bruit, accidents, sédentarisation), confiscation de l'espace public (au détriment d'autres fonctions et dégradation du patrimoine bâti) et inégalités sociales en matière d'accès à la mobilité et d'exposition aux nuisances;
- environnement et nature: pollutions locales et atteintes à la biodiversité (déchets, rejets liquides et gazeux, pollution lumineuse, morcellement du territoire, ...), émissions de gaz à effet de serre (principalement CO₂) et changements climatiques.

Orientations et outils d'une politique de mobilité durable

Réduire les incidences de notre système de transports, l'orienter vers plus de durabilité implique d'activer les trois principaux axes que sont, par ordre de priorité:

- la réduction de la demande (moins);
- le transfert modal (autrement);
- l'amélioration de l'efficacité énergétique et la diminution des pollutions spécifiques (mieux).

Les outils dont disposent les pouvoirs publics relèvent de quatre catégories:

- la planification (aménagement du territoire, investissements en transport en commun, ...);
- les normes et réglementations (normes de produits, code de la route, ...);
- la fiscalité (taxe de mise en circulation, taxe de circulation, accises, Eurovignette, ...);
- l'information et la sensibilisation.

La durée de vie moyenne d'un véhicule est, en Belgique, de l'ordre de 7 ans et 10 mois. Le choix d'un véhicule neuf est donc important, ses conséquences se marquant sur le moyen terme. La mise à disposition d'informations fiables quant aux performances environnementales des véhicules neufs proposés à la vente et aux problèmes associés aux émissions des différents polluants est particulièrement importante, de même qu'une fiscalité liée à l'achat d'un véhicule intégrant les dites performances. Le rôle des pouvoirs publics est particulièrement important dans la phase «amont» (période précédant l'achat), comme le confirment de nombreuses études qui ont mis en relief l'absence, dans le chef des

die duidelijk aantonen dat de burgers bij hun aankoop geen berekening maken op lange termijn.

Ecoscore: voordelen en beperkingen

De vervuilende emissies (in de vorm van gasuitwasemingen en geluid) van de voertuigen hebben een weerslag op het milieu en op de menselijke leefomgeving. De verschillende bestaande Ecoscoremodellen zijn gegrond op een gemeenschappelijk beginsel. Het bestaat erin dat na toepassing van afwegingsfactoren één enkele indicator wordt bepaald door de verschillende milieu-invloeden (in ruime zin) van een voertuig geheel of gedeeltelijk op te tellen: broeikasgassen, atmosferische pollutanten (gevolgen voor de gezondheid en voor de ecosystemen), lawaai, impact op het gebouwenpatrimonium. De Ecoscore is allesbehalve een futiele oefening, doch integendeel een relevant hulpmiddel waarmee burgers die weinig voeling met die aangelegenheden hebben, in één oogopslag kennis kunnen nemen van de milieuprestaties van een voertuig.

Wegens de moeilijkheidsgraad van de oefening en wegens het gebrek aan gegevens omvat de Ecoscore echter geen analyse van de levenscyclus van de voertuigen. Terzake is het nuttig eraan te herinneren dat de energie die wordt verbruikt voor de vervaardiging van een voertuig en voor de ontmanteling ervan na afloop van zijn levensduur, tot 30% vertegenwoordigt van de totale verbruikte energie om dat voertuig in zijn hele levensloop te doen rijden. Dat aandeel is allesbehalve verwaarloosbaar.

Wegens de verschillende in aanmerking genomen effecten en wegens de «politieke» (en willekeurige) aard van de gekozen afwegingsfactoren is de Ecoscore geen indicator voor een fysieke realiteit. Aangezien de verschillende invloeden bij hun samenvoeging in één cijfer worden opgenomen, houdt de Ecoscore in termen van sensibilisering een risico in, met name dat een werkelijkheid die de burger moeilijk kan vatten (de verschillende ongunstige invloeden van transportvormen) wordt vervangen door een abstracte factor waarvan de berekening moeilijk te begrijpen valt voor diezelfde burger. Daardoor wordt de boodschap om de mensen meer voeling te doen krijgen met de grote uitdagingen (*in casu* de bestrijding van de klimaatwijziging en de bescherming van de volksgezondheid) nog ingewikkelder.

De aanwending van de Ecoscore moet dan ook gepaard gaan met duidelijke voorlichting over de beperkingen ervan. De *homepage* van de webstek www.ecoscore.be is een goed voorbeeld van hoe het hoort.

citoyens, de calcul à long terme au moment de l'achat.

Écoscore: avantages et limites

Les émissions polluantes (gazeuses et sonores) des véhicules ont des incidences tant sur le milieu naturel que sur le milieu humain. Les différents modèles d'Écoscore existants sont basés sur un principe commun. Il consiste à établir un indicateur unique en additionnant, après application de facteurs de pondération, tout ou partie des différents impacts environnementaux (au sens large) d'un véhicule: gaz à effet de serre, polluants atmosphériques (effets sur la santé et sur les écosystèmes), bruit, patrimoine bâti. Loin de l'exercice futile, l'Écoscore est un outil pertinent, qui permet aux citoyens peu sensibilisés à ces questions de prendre connaissance en un coup d'oeil des performances environnementales d'un véhicule.

Par contre, l'Écoscore n'intègre pas, en raison de la difficulté de l'exercice et de l'absence de données, l'analyse du cycle de vie des véhicules. A ce propos, il est bon de rappeler que l'énergie consommée pour la fabrication d'un véhicule et son démantèlement en fin de vie représente jusqu'à 30% du total de l'énergie consommée pour le mettre en mouvement durant sa durée de vie. Cette proportion est loin d'être négligeable.

En raison des différents effets pris en compte et du caractère «politique» (et arbitraire) du choix des facteurs de pondération, l'Écoscore n'est pas un indicateur d'une réalité physique. Noyant les différentes incidences environnementales dans un chiffre unique, il présente un risque en termes de sensibilisation, celui de remplacer une réalité difficile à assimiler par le citoyen (les différentes incidences négatives des transports) par un facteur abstrait dont le calcul est difficilement compréhensible par ce même citoyen, rendant ainsi plus complexe le message de sensibilisation aux deux grands enjeux majeurs que sont la lutte contre les changements climatiques et la protection de la santé humaine.

Il convient donc d'accompagner l'utilisation de l'Écoscore d'une information claire sur ses limites. La page d'accueil du site www.ecoscore.be offre un bon exemple de ce qu'il convient de faire.

Fiscaliteit, CO2 en Ecoscore

Het in België vigerende fiscale stelsel inzake auto's omvat de volgende belastingen:

- bij aankoop: btw en belasting op de inverkeerstelling;
- bij bezit: jaarlijkse verkeersbelasting;
- bij gebruik: accijnzen en btw op brandstof, diverse belastingen (btw op de onderhoudsbeurten en herstellingen, belastingen op de verzekeringspremies).

De belastingen op auto's waardoor men zich bij de aankoop kan laten leiden, moeten worden geoptimaliseerd, om ervoor te zorgen dat een uit ecologisch oogpunt doeltreffende vernieuwing plaatsvindt:

- de vernieuwingsratio van het wagenpark verhogen, is geen prioritaire doelstelling. De leeftijd van het Belgische wagenpark is een van de laagste in Europa (7 jaar en 10 maanden). De vervangingsratio (uit het verkeer genomen voertuigen/nieuwe voertuigen) bedraagt 89,6%. Een veel snellere vervanging (bijvoorbeeld om de 4 jaar) zou (gelet op de levenscyclus van de voertuigen) tot een veel grotere totale ecologische voetafdruk leiden;
- een voertuig wordt bij voorkeur vervangen door een ander voertuig dat zo weinig mogelijk lokale pollutanten en CO₂ uitstoot.

Het doeltreffendste instrument om bij de burger een «prijsoodschap» duidelijk te doen overkomen, is een belasting op de inverkeerstelling die in verhouding staat tot de CO₂-uitstoot van de voertuigen en die gedifferentieerd is naargelang de brandstof (hetgeen in Europa kennelijk de algemene tendens is), dan wel proportioneel is opgevat volgens een indicator van het Ecoscoretype, in de wetenschap dat die indicator hoofdzakelijk zou bestaan in een differentiatie naar gelang van de brandstofsoorten. Om een en ander af te stemmen op de in de andere EU-lidstaten genomen beleidsmaatregelen, acht de *Fédération Inter-Environnement Wallonie* het verkieslijk eerstgenoemde oplossing ten uitvoer te leggen.

Wat er ook van zij, toch moeten de belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting hoe dan ook worden bijgestuurd om ze te moduleren volgens een milieu-indicator (en niet langer op grond van het aantal fiscale paardenkracht). Bedoeling daarvan is de burger een duidelijk prijssignaal te geven (momenteel valt 90% van het wagenpark onder de lage, weinig gedifferentieerde tarieven, aangezien de overgang tussen twee categorieën van fiscale paardenkracht amper merkbaar is).

Fiscalité, CO2 et Écoscore

Le système de taxation des véhicules automobiles en vigueur en Belgique intègre des taxes:

- à l'achat: TVA et taxe de mise en circulation;
- à la possession: taxe annuelle de circulation;
- à l'utilisation: accises et TVA sur le carburant, taxes diverses (TVA sur les entretiens et réparations, taxes sur les primes d'assurances).

La fiscalité automobile susceptible de guider les comportements d'achats doit être optimisée pour assurer un renouvellement efficace d'un point de vue environnemental:

- Accroître la vitesse de renouvellement du parc automobile n'est pas un objectif prioritaire. L'âge du parc belge est l'un des plus faibles en Europe (7 ans et 10 mois). Le taux de remplacement (véhicules mis hors d'usage/véhicules neufs) est de 89,6%. Un remplacement beaucoup plus rapide (tous les 4 ans par exemple) impliquerait une augmentation considérable de l'empreinte écologique totale (compte tenu du cycle de vie des véhicules);
- Lorsqu'on remplace un véhicule, il vaut mieux en adopter un qui pollue le moins possible en matière de polluants locaux et en matière de CO₂.

Ainsi, pour envoyer un «message-prix» clair au citoyen, l'outil le plus performant est une taxe de mise en circulation proportionnelle aux émissions de CO₂ des véhicules différenciée selon le carburant (tendance générale observée en Europe) ou proportionnelle à un indicateur de type Écoscore, sachant que l'utilité de ce dernier résiderait principalement dans la différenciation en fonction des carburants. Pour des raisons de cohérence avec les politiques menées dans les autres États européens, la fédération Inter-Environnement Wallonie estime préférable de mettre en oeuvre la première solution.

Quoiqu'il en soit, la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation doivent impérativement être revues pour être modulées en fonction d'un indicateur environnemental (et non plus en fonction des chevaux fiscaux) et pour envoyer un signal-prix clair au citoyen (actuellement, 90% du parc sont concernés par des taux bas, peu différenciés, le «saut» entre deux catégories de chevaux fiscaux étant peu perceptible).

Etikettering

Richtlijn 1999/94/EG (die in Belgisch recht werd omgezet bij het koninklijk besluit van 5 september 2001) wordt in de verschillende lidstaten erg slecht nageleefd. Terwijl de CO₂-etikettering in de verkooppunten over het algemeen toereikend is, geldt dat niet voor het «reclame materiaal» zoals omschreven in artikel 2, 11°, van dat koninklijk besluit («alle drukwerk dat wordt gebruikt bij de afzet van, het adverteren voor en het bevorderen van de verkoop van voertuigen aan het publiek. Hieronder vallen ten minste technische handboeken, brochures, reclame in kranten en tijdschriften, in de vakpers en op affiches»).

De toestand is van dien aard dat, na verschillende contacten (die over het algemeen geen succes hebben opgeleverd) met de instantie ter zelfregulering van de reclamesector (de Jury voor Ethische Praktijken inzake Reclame), met de Algemene Directie Controle en Bemiddeling van de Federale Overheidsdienst Economie, KMO, Middenstand en Energie alsmede met de betrokken ministers, diverse milieu-ngo's hebben beslist bij de Europese Commissie een klacht in te dienen wegens niet-inachtneming van het EU-recht.

Mocht het Ecoscore-etiketingsproject concreet vorm krijgen, zou derhalve bijzondere aandacht moeten gaan naar de uitbouw van de voorzieningen en procedures die noodzakelijk zijn om toe te zien op de behoorlijke toepassing van de wetgeving.

3. Bram Claeys (Bond Beter Leefmilieu)

De heer Bram Claeys geeft aan dat de Bond Beter Leefmilieu de koepelorganisatie van de Vlaamse milieuverenigingen is. Zij is de zusterorganisatie van Inter-Environnement Wallonie.

Transport en milieu

De klassieke emissies van onder meer lood en zwaveldioxide zijn gedaald, maar de transportsector blijft vandaag een van de belangrijkste uitdagingen voor het leefmilieubeleid. Dat blijkt uit het feit dat het transport verantwoordelijk is voor 42% van de ozon (en dus de zomersmog), 30% van het fijn stof, 18% van de broeikasgasemissies (die tegen 2020 wellicht nog met 20% zullen stijgen) en een groot gedeelte van de geluidshinder (een derde van de Vlamingen stoort zich daaraan).

Étiquetage

La directive 1999/94/CE (transposée en droit belge par l'arrêté royal du 5 septembre 2001) est fort mal respectée dans les différents États-membres. Si l'affichage d'étiquettes CO₂ dans les points de vente est globalement satisfaisante, il n'en va pas de même au niveau de la documentation promotionnelle telle que définie à l'article 2, 11° de l'arrêté royal («l'ensemble des imprimés utilisés pour la commercialisation, la publicité et la promotion des véhicules auprès du grand public. Cette définition couvre, au minimum, les manuels techniques, les brochures, la publicité dans les journaux, les magazines et les revues spécialisées, ainsi que les affiches publiées dans les journaux, magazines et par voie d'affiches publicitaires»).

La situation est telle que, suite à différents contacts (restés globalement infructueux) avec l'organe d'autorégulation du secteur de la publicité (Jury d'éthique publicitaire), avec le Service public fédéral Économie, Direction générale contrôle et médiation et avec les ministres concernés, diverses ONG d'environnement ont décidé de porter plainte auprès de la Commission européenne pour non-respect du droit communautaire.

Ainsi donc, il conviendrait, si le projet d'étiquette Ecoscore venait à aboutir, de porter une attention particulière à la mise en place des structures et procédures nécessaires au contrôle de la bonne application de la législation.

3. Bram Claeys (Bond Beter Leefmilieu)

M. Bram Claeys indique que le Bond Beter Leefmilieu est l'organisation faîtière des associations flamandes de protection de l'environnement. Elle est donc l'organisation-soeur d'Inter-Environnement Wallonie.

Transport et environnement

Les émissions classiques, notamment de plomb et de dioxyde de soufre, ont diminué, mais le secteur du transport reste aujourd'hui un des principaux défis pour la politique environnementale, ainsi qu'en témoigne le fait que le transport est responsable de 42% de l'ozone (et donc du smog estival), de 30% des particules fines, de 18% des émissions de gaz à effet de serre (qui augmenteront sans doute encore de 20% d'ici 2020) et d'une grande partie des nuisances sonores (un tiers des Flamands s'en soucient).

Inzake het vervoer in België zijn de volgende evoluties opvallend:

- het nog steeds toenemende volume van het verkeer (goederenvervoer, woon-werkverkeer, recreatieve verplaatsingen);
- de samenstelling van het wagenpark: de verdieselijking en de toename van wagens voor specifiek gebruik (gewicht, accessoires, rijstijl).

Doelstelling

De mobiliteitsbehoeften moeten op meer duurzame wijze worden ingevuld:

- Er is behoefte aan een flexibel aanbod met verschillende vervoersmodi (stappen, fietsen, openbaar vervoer, gemeenschappelijk vervoer, privévervoer) om optimale keuzes mogelijk te maken. De ecoscore kan ervoor zorgen dat personen uit die waaier een goede keuze maken;
- Niet te verantwoorden verplaatsingstypes (onder meer vluchten van minder dan 500 kilometer) dienen te worden ontmoedigd.

Maatregelenpakket

Er is nood aan een omvattend maatregelenpakket:

- Het verkeersvolume kan ten dele worden beheerst door een duurzame ruimtelijke ordening en door de financiële ondersteuning van alternatieve vervoersmiddelen. Zo kunnen zachte transportmodi en autodelen worden aangemoedigd, kan het openbaar vervoer verder worden uitgebouwd en strekken de invoering van een slimme kilometerheffing en de creatie van milieuzones tot aanbeveling;
- De samenstelling van het wagenpark kan eveneens worden gestuurd door de oplegging van uitstootnormen voor voertuigen, door communicatie en door de invoering van duurzame alternatieve brandstoffen;
- De rijstijl moet in de rijopleiding een belangrijker aandachtspunt worden;
- Autoconstructeurs hebben de verantwoordelijkheid om steeds zuinigere wagens op de markt te brengen.

Een belastinghervorming die alle aspecten van de mobiliteitsfiscaliteit omvat, is evenzeer noodzakelijk:

- Zowel de BIV als de verkeersbelasting zijn aan verfijning toe;

En matière de transport en Belgique, les évolutions suivantes sont frappantes:

- le volume sans cesse croissant de la circulation (transport de marchandises, déplacements entre le domicile et le lieu de travail, déplacements récréatifs);
- la composition du parc automobile: la diesélisation et l'augmentation des voitures à usage spécifique (poids, accessoires, style de conduite).

Objectif

Les besoins en matière de mobilité doivent être satisfaits de manière plus durable:

- Il est nécessaire qu'il y ait une offre flexible de différents modes de transport (la marche, le vélo, les transports publics, le transport en commun, le transport privé) pour permettre des choix optimaux. L'Écoscore peut permettre aux citoyens de faire le bon choix parmi cet éventail de possibilités;
- Il y a lieu de décourager les types de déplacements injustifiables (notamment les vols de moins de 500 kilomètres).

Un ensemble de mesures

Un ensemble global de mesures s'impose:

- Le volume de la circulation peut être maîtrisé partiellement par le biais d'un aménagement durable du territoire et en apportant un soutien financier aux moyens de transport alternatifs. C'est ainsi que les modes de transport doux et le *carsharing* peuvent être encouragés, que le développement des transports publics peut être poursuivi et que l'instauration d'une taxe kilométrique intelligente et la création de zones environnementales sont à recommander;
- On peut orienter la composition du parc automobile en imposant des normes d'émission pour les véhicules, en utilisant la communication et en instaurant des carburants alternatifs durables;
- Il faut accorder une attention plus importante au style de conduite dans le cadre de la formation à la conduite automobile;
- Il est de la responsabilité des constructeurs automobiles de mettre sur le marché des véhicules de plus en plus économiques.

Il est tout aussi nécessaire de mettre en œuvre une réforme fiscale qui couvre tous les aspects de la fiscalité relative à la mobilité:

- Il faut affiner tant la TMC que la taxe de circulation;

- De bedrijfsvloten moeten worden aangepakt: de fiscale behandeling van bedrijfswagens behoeft een hervorming. De recente koppeling van de hoogte van de socialezekerheidsbijdragen aan de CO₂-uitstoot sorteert reeds een beperkt effect en moet worden versterkt;
- De aftrek van afgelegde kilometers in de personenbelasting moedigt verre verplaatsingen aan, wat in tegenspraak is met de milieudoelstellingen;
- Om het autogebruik in een gewenste richting te sturen, zijn slimme kilometerheffingen, gemoduleerde parkeertarieven en voor alle brandstoftypes gelijke accijnzen wenselijk.

Ecoscore

Noodzakelijke hervormingen kunnen worden gebaseerd op de ecoscore van een voertuig:

- Hij integreert de facoren broeikas-effect, luchtvervuiling en lawaai in één indicator;
- Hij komt op geïntegreerde en categorieoverschrijdende wijze tot stand, wat een belangrijk verschil uitmaakt met de euronormen en de CO₂-waarden, die te statisch en ook onvolledig zijn (zo wordt de plaatsing van een roetfilter niet in rekening gebracht);
- Hij kan aan de grondslag liggen van een differentiëring van financiële stimuli: kilometerheffingen, BIV, verkeersbelasting, parkeertarieven, ... De differentiatie moet voldoende significant zijn;
- Hij kan worden gebruikt in verschillende communicatievormen: advertenties, toonzaalinformatie, inlichtingen over subsidies, ... In de toonzalen dient ook de gemiddelde gebruikskost, met inachtneming van alle prijselementen, te worden meegedeeld, wat een beter beeld geeft dan enkel de aankoop prijs van een wagen.

Essentieel voor de geloofwaardigheid van hervormingen is dat de ecoscoregegevens actueel en voor elke wagen beschikbaar zijn.

Milieuzones

De invoering van milieuzones is een uitstekend idee, dat de luchtkwaliteit in en de leefbaarheid van stadscentra ten goede komt. Doordat de afbakening van milieuzones de steden aantrekkelijker kan maken, zullen nieuwe bewoners zich in de centra vestigen; daardoor zal geleidelijk een meer geconcentreerde ruimtelijke ordening ontstaan, die op zich weer leidt tot minder mobiliteit en de toename van het aandeel van meer duurzame vervoersmodi in de verplaatsingen van personen.

- Il faut s'attaquer au problème des flottes d'entreprise: le traitement fiscal des voitures de société nécessite une réforme. Le couplage récent du niveau des cotisations de sécurité sociale aux émissions de CO₂ produit déjà un effet limité et doit être renforcé;
- Dans l'impôt des personnes physiques, la déduction des kilomètres parcourus encourage les longs déplacements, ce qui est en contradiction avec les objectifs environnementaux;
- Pour orienter l'usage de l'automobile dans une direction souhaitée, il est souhaitable de prévoir des taxes kilométriques intelligentes, des tarifs de stationnement modulés et des accises identiques pour tous les types de carburants.

L'Écoscore

Les réformes nécessaires peuvent être basées sur l'Écoscore d'un véhicule. L'Écoscore:

- intègre les facteurs que sont l'effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit dans un seul indicateur;
- s'établit de manière intégrée et transcatégorielle, ce qui le différencie nettement des euronormes et des valeurs de CO₂, qui sont des indicateurs trop statiques et, par ailleurs, incomplets (l'utilisation d'un filtre à particules n'étant, par exemple, pas pris en compte);
- peut donner lieu à une différenciation des stimuli financiers: taxes kilométriques, TMC, taxe de circulation, tarifs de stationnement, ... La différenciation doit être suffisamment sensible;
- peut être utilisé dans diverses formes de communication: publicité, informations données dans les show-rooms, informations sur les subventions, ... Dans les show-rooms, il conviendra d'indiquer également le coût moyen d'utilisation, en prenant en compte tous les éléments qui constituent le prix, ce qui donne une idée plus réaliste qu'en indiquant le seul prix d'achat du véhicule.

Un élément essentiel pour la crédibilité de réformes est la disponibilité d'informations à jour, pour toutes les voitures, en ce qui concerne l'Écoscore.

Les zones écologiques

La mise en place de zones écologiques est une excellente idée, qui contribue à améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie dans les centres urbains. La délimitation de zones écologiques étant susceptible de renforcer l'attractivité des villes, leur présence incitera de nouveaux habitants à s'installer au centre des villes, ce qui entraînera progressivement une plus grande concentration de l'aménagement du territoire, réduisant ainsi les besoins de mobilité, avec un accroissement de la part des modes de transport plus durables dans les déplacements des personnes.

De concrete uitwerking van het concept is belangrijk:

– De beste milieuzone is verkeersvrij, voldoende groot en niet doorbroken door parkings en doorgangswegen. Auto's worden best aan de rand van de stad geparkeerd, waarna personen zich te voet, per fiets of met het openbaar vervoer naar het centrum begeven. Een alternatief voor een volledig autoverbod is een toegangsverbod tot de zone op bepaalde tijdstippen of voor bepaalde voertuigtypes (niet enkel de vrachtwagens), met name voertuigen met een negatieve ecoscore;

– Verschillende overheden hebben een opdracht bij de uitbouw van een milieuzone:

- De federale overheid past de verkeerscode aan (borden, erkenning van het basisprincipe van de ecoscore);
- De gewesten worden betrokken bij het federaal wetgevend werk;
- De lokale overheid bakent de zone af en bepaalt het «ambitieniveau» van de zone (een gedifferentieerd of veralgemeend toegangsverbod);
- Er gebeurt afstemming met het buitenland (met name Duitsland, waar reeds milieuzones bestaan) om een transparant en geharmoniseerd beleid mogelijk te maken.

Coherentie in het beleid

België moet een beslissing nemen over zijn economische oriëntatie:

- In plaats van een transitland te willen zijn, zou het andere doelstellingen kunnen nastreven;
- Als gekozen wordt voor bijkomende investeringen in weginfrastructuur (bijvoorbeeld een verbreding van de Brusselse ring), zal dat enkel leiden tot meer verkeer;
- Bij de inplanting van bedrijven- en kantoorzones moet met de beschikbaarheid van openbaar vervoer rekening worden gehouden;
- De aftrekbaarheid van brandstofkosten dient te worden stopgezet.

4. Michel Martens (Febiac)

Milieuzones

Voor Febiac is het belangrijk dat de eventuele invoering van milieuzones voorafgegaan wordt door een kosten-batenanalyse, die resultaatgericht is en niet enkel dient om het milieu-imago van een gemeente of stad op te poetsen.

L'élaboration concrète du concept est importante:

– La meilleure zone écologique est interdite au trafic, suffisamment grande et n'est pas interrompue par des parkings et des voies de passage. Idéalement, les voitures sont garées à la limite de la ville et leurs passagers se rendent dans le centre-ville à pied, à vélo ou en transports publics. L'alternative à une interdiction totale du trafic automobile est une interdiction d'accès à la zone à certaines heures ou pour certains types de véhicules (pas seulement les camions), notamment les véhicules qui ont un Écoscore négatif.

– Différentes autorités ont une mission dans le cadre du développement d'une zone écologique:

- L'autorité fédérale applique le code de la route (panneaux, reconnaissance du principe de base de l'Écoscore);
- Les régions sont associées au travail législatif fédéral;
- L'autorité locale délimite la zone et fixe le «niveau d'ambition» de la zone (une interdiction d'accès généralisée ou différenciée);
- Il y a une harmonisation avec l'étranger (notamment avec l'Allemagne, où des zones écologiques existent déjà) afin de permettre une politique transparente et harmonisée.

Cohérence de la politique

La Belgique doit prendre une décision au sujet de son orientation économique:

- Au lieu de vouloir être un pays de transit, elle pourrait poursuivre d'autres objectifs;
- Si elle opte pour des investissements supplémentaires dans l'infrastructure routière (par exemple un élargissement du ring de Bruxelles), ce choix ne fera qu'entraîner une augmentation de la circulation;
- Il faut tenir compte de la disponibilité des transports publics lors de l'implantation de zones industrielles et de bureaux;
- Il y a lieu de mettre fin à la déductibilité des frais de carburant.

4. Michel Martens (Febiac)

Zones écologiques

Pour la Febiac, il est important que l'instauration éventuelle de zones écologiques soit précédée d'une analyse coûts-bénéfices qui soit axée sur les résultats et ne serve pas uniquement à restaurer l'image environnementale d'une ville ou commune.

De luchtvervuiling door het verkeer is een probleem, maar in de afgelopen twintig jaar werd ter zake via technologische weg enorme vooruitgang geboekt. Een dieselauto van midden jaren '90 stoot evenveel roetdeeltjes uit als 30 dieselwagens vandaag. De daling van de uitstoot van schadelijke stoffen door nieuwe auto's is vele malen groter dan de toename van het autoverkeer, waardoor er sinds midden jaren 1990 een gestage daling van de algemene luchtvervuiling is. Dat bewijzen tal van milieुरapporten in binnen- en buitenland.

Is een dergelijke milieuzone dan nog nodig? Staan de kosten die met de invoering ervan gepaard gaan in verhouding tot de milieuwinst ervan? Een milieuzone kan lokale economische verliezen veroorzaken en beperkt de bewegingsvrijheid van mensen die een wagen nodig hebben en misschien niet over de financiële middelen beschikken om een schonere auto te kopen. Er moet ook over worden gewaakt dat de luchtvervuiling door een milieuzone niet louter wordt verplaatst van het centrum naar de rand van een stad, waar vaak meer mensen wonen dan in de historische centra.

De invoering van milieuzones vergt veel organisatie en veroorzaakt kosten. Hoe gaat men de milieuzone afbakenen? Legt men een tijdelijke of permanente toegangsbeperking op? Gaat men een toegangsverbod voor bepaalde voertuigcategorieën instellen of gaat men in functie van de vervuilingsgraad van het voertuig gedifferentieerde tarieven invoeren?

Over de maatregel moet vooraf ook duidelijk worden gecommuniceerd op verschillende manieren, ook langs de weg. Welke borden gaat men maken? Hoeveel? Waar gaat men ze plaatsen? Hoe zal men controleren? Wie zal controleren of een auto de stad in mag of niet? Wie zal verbaliseren? Wat is het boetesysteem? Wat met de administratieve afhandeling van de boetes? Wat met de wanbetalers? Wat met buitenlanders?

Een stad of gemeente moet bij wijze van spreken een ganse administratie oprichten, in eigen beheer of via uitbesteding. Het is maar de vraag of een gemiddelde Belgische gemeente daarvoor voldoende schaalgrootte en draagvlak heeft.

Met betrekking tot de milieuwinst van de maatregel, blijkt uit een eerste analyse en rondvraag alvast dat het weren van de oudste auto's, de euro 0-auto's van 14 jaar en ouder, bijna geen milieuwinst oplevert, enerzijds omdat die wagens weinig kilometers afleggen, anderzijds omdat hun aandeel in het Belgische autopark tot 5% is gezakt.

Si la pollution atmosphérique due à la circulation constitue un problème, d'énormes progrès ont été réalisés en la matière les vingt dernières années par le biais de la technologie. Une voiture au diesel du milieu des années nonante rejette autant de particules de suie que 30 voitures au diesel à l'heure actuelle. La baisse des rejets de particules nocives par les nouvelles voitures est plusieurs fois supérieure à l'augmentation de la circulation automobile, ce qui se traduit par une baisse constante de la pollution atmosphérique générale depuis le milieu des années 1990. De nombreux rapports environnementaux belges et étrangers le prouvent.

Une telle zone écologique est-elle dès lors encore nécessaire? Les coûts afférents à son instauration sont-ils proportionnels au gain environnemental? Une zone écologique peut provoquer des pertes économiques locales et limite la liberté de mouvement des personnes qui ont besoin d'une voiture et qui ne disposent peut-être pas des moyens financiers pour acheter une voiture plus propre. Il faut également veiller à ce que la création d'une zone écologique ne déplace pas simplement la pollution atmosphérique du centre d'une ville vers sa périphérie, où la population est souvent plus nombreuse que dans les centres historiques.

L'instauration de zones écologiques requiert beaucoup d'organisation et engendre des coûts. Comment compte-t-on délimiter la zone écologique? Va-t-on imposer une limitation d'accès temporaire ou permanente? Va-t-on instaurer une interdiction d'accès pour certaines catégories de véhicules ou des tarifs différenciés en fonction du degré de pollution du véhicule?

Il faut également communiquer clairement au préalable au sujet de la mesure et ce, de différentes manières, y compris le long des routes. Quels panneaux va-t-on réaliser? Combien? Où va-t-on les placer? Comment va-t-on contrôler? Qui contrôlera si une voiture peut ou non entrer en ville? Qui va verbaliser? Quel système d'amendes mettre en place? Qu'en est-il du traitement administratif des amendes? Quid des mauvais payeurs? Quid des étrangers?

Une ville ou commune doit pour ainsi dire créer toute une administration, en gestion propre ou par le biais de la sous-traitance. La question est cependant de savoir si une commune belge moyenne a une taille et une assise suffisantes à cet effet.

En ce qui concerne le gain environnemental induit par cette mesure, il ressort d'une première analyse et d'une enquête que l'interdiction des voitures les plus anciennes, de 14 ans ou plus, de niveau Euro 0, procurera un gain environnemental quasiment nul, d'une part, parce que ces voitures parcourent peu de kilomètres, et d'autre part, parce qu'elles ne représentent plus que 5% du parc automobile belge.

De milieuwinst wordt pas interessant als men aan auto's van 8 jaar en ouder (dus alle euro 0-, euro 1- en euro 2- wagens) beperkingen oplegt, maar dan treft men niet minder dan 35% van het Belgische autopark. Het weren van zo'n substantieel deel van het wagenpark in steden lijkt onrealistisch en ontwrichtend voor het sociaal en economisch functioneren van een stad of gemeente. Los van de vraag of dit maatschappelijk aanvaardbaar of gewenst is, zouden de kosten voor de samenleving hoog oplopen.

Efficiëntere maatregelen verdienen overweging. Zo kan de aankoop van zuinige en schone voertuigen worden aangemoedigd en kunnen oudere auto's versneld uit roulatie worden genomen. Dat kan het best gebeuren via een nieuwe, groenere autofiscaliteit. Het bewijs dat fiscaliteit een belangrijke hefboom is, wordt momenteel geleverd door de bonus-malusregeling in Wallonië en door de federale aankoopkorting van 15% resp. 3% voor auto's met minder dan 105 resp. 115 g CO₂-uitstoot per km: in enkele maanden is de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's met bijna 10 gram gedaald. Alleen is dergelijke maatregel niet duurzaam, kost ze geld en is ze dus beperkt in tijd, terwijl een doordachte, grondige en budgetneutrale herziening van de autofiscaliteit wel op langere termijn houdbaar zou zijn.

Indien er toch voor zou worden geopteerd om een systeem van milieuzones in het leven te roepen, dan vraagt Febiac met aandring dat er onderlinge uniformiteit zou zijn en dat een landelijke aanpak van toelatingsregimes wordt ingesteld. De toelatingseisen moeten gebaseerd zijn op de Europese milieurichtlijnen, in casu de euronormen. Die euronormen worden trouwens al in de meeste Europese steden met milieuzones gehanteerd. Noch de Europese Unie, noch België zijn gediend met een lappendeken van regionale milieucriteria en lokale milieumaatregelen. Uniformiteit is van groot belang, zowel voor de auto-industrie als voor de consument. De autoconstructeurs ontwerpen en bouwen voertuigen voor de Europese markt. Hun producten moeten voldoen aan Europese wetgeving, zodat elk automodel meteen in gans Europa op de markt kan worden gebracht: zo kunnen de R&D-investeringen in nieuwe en beproefde milieu- en veiligheidstechnologieën worden afgeschreven over een groot aantal voertuigen. Die schaalvoordelen drukken de kostprijs van een auto, zodat auto's betaalbaar blijven voor de consument.

Le gain environnemental ne devient intéressant que si l'on impose des limitations aux voitures de 8 ans et plus (c'est-à-dire l'ensemble des voitures Euro 0, Euro 1 et Euro 2), mais dans ce cas, c'est pas moins de 35% du parc automobile belge qui est dans le collimateur. Ecarter du trafic urbain une part aussi substantielle du parc automobile ne semble pas très réaliste et risque même de désorganiser la vie économique et sociale d'une ville ou d'une commune. Indépendamment de la question de l'opportunité ou de l'acceptabilité sociale d'une telle décision, celle-ci aurait un coût social élevé.

Des mesures plus efficaces méritent d'être envisagées. On peut, par exemple, encourager l'acquisition de voitures propres et économiques et accélérer la mise hors circulation des voitures anciennes. Le meilleur outil pour y parvenir est une nouvelle fiscalité automobile, plus verte. La preuve de l'efficacité du levier fiscal est actuellement apportée par la réglementation bonus-malus appliquée en Wallonie et par la réduction du prix d'achat accordée par le fédéral, à savoir 15% pour les voitures produisant moins de 105 g de CO₂ par kilomètre et 3% pour les voitures produisant moins de 115 g de CO₂ par kilomètre: en quelques mois, les rejets moyens de CO₂ des voitures neuves ont diminué de près de 10 grammes. Le problème, c'est qu'une telle mesure n'est pas durable, qu'elle coûte de l'argent et qu'elle est donc limitée dans le temps, alors qu'une révision en profondeur de la fiscalité automobile, bien pensée et budgétairement neutre, serait, elle, tenable à plus long terme.

Si, malgré tout, on décidait d'opter pour la création d'un système de zones écologiques, la Febiac demande avec insistance qu'une uniformité prévale en la matière et qu'une approche nationale des régimes d'autorisation soit adoptée. Les conditions d'autorisation doivent être basées sur les directives européennes relatives à l'environnement, en l'espèce les euronormes. Ces euronormes sont d'ailleurs déjà d'application dans la plupart des villes européennes dotées de zones écologiques. Ni l'Union européenne ni la Belgique n'ont intérêt à ce qu'il existe une mosaïque de critères et de normes environnementales régionales et locales. L'uniformité est un élément très important, tant pour l'industrie automobile que pour le consommateur. Les constructeurs automobiles conçoivent et construisent des véhicules pour le marché européen. Leurs produits doivent satisfaire à la législation européenne, de telle manière que chaque modèle d'automobile puisse être mis directement sur le marché européen: ainsi, les investissements R&D dans des technologies de sécurité et environnementales nouvelles et éprouvées peuvent être amortis sur un grand nombre de véhicules. Les économies d'échelle permettent de maîtriser le prix de revient d'une voiture et celle-ci reste ainsi abordable pour le consommateur.

Ecoscorevignet

Febiac is voorstander van een werkbaar en transparant ecoscoresysteem op Europees niveau, dat voor overheden administratief eenvoudig en voor de consument begrijpelijk is. Het maakt voor de automobielin industrie eigenlijk weinig uit welke milieucriteria worden gehanteerd, zolang ze maar in een Europese context en voor de ganse Europese automarkt gelden, zodat ze een duidelijk richtsnoer zijn voor de R&D-investeringen zijn.

Wat de invoering van een sticker betreft, rijst een hele reeks praktische vragen. Gaat men een ganse overheidsadministratie in het leven roepen voor de berekening en certificatie van de ecoscore van 5 miljoen auto's, voor het testen van auto's waarvoor geen ecoscore voorhanden is, voor het testen van auto's van eigenaars die hun auto uitrusten met milieuvriendelijke technologie zoals roetfilters (die op hun beurt moeten worden erkend en geïnstalleerd door een erkend installateur).

Een probleem is dat er geen (accurate) ecoscore beschikbaar is voor oudere voertuigen, waarvoor men gebruik zal moeten gebruiken van de limietwaarden van de oude euronormen. Wat is dan de toegevoegde waarde van ecoscore?

De spreker besluit dat de Europese Unie, de lidstaten en de automobilisten niet gediend zijn met een lappendeken van nationale milieumodellen, regionale milieucriteria, lokale milieumaatregelen en allerhande stickers of vignettes die nodig zouden zijn om doorheen Europa te reizen.

B. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Francis Van den Eynde (VB) vraagt wat mevrouw Govaerts bedoelt met de milieu-impact van de productie van brandstof. Betreft dat de effecten van de transformatie van aardolie tot benzine of diesel?

De spreker is van oordeel dat een stad leefbaar moet blijven, wat een zekere bereikbaarheid met de wagen vereist. Indien de parkings uit het centrum worden geweerd, zal er een verschuiving zijn: mensen zullen hun aankopen en vrijetijdsbesteding meer concentreren in de rand van de stad, wat de leefbaarheid van het centrum in het gedrang zou brengen.

Mevrouw Tinne Van der Straeten (ECOLO-Groen!) vraagt hoe de weging tussen CO₂, luchtkwaliteit en geluid tot stand is gekomen. Het is opvallend dat de factor CO₂ bij de bepaling van de ecoscore sterk doorweegt,

Vignette Écoscore

La Febiac est partisane d'un système Écoscore efficace et transparent au niveau européen, un système simple d'un point de vue administratif pour les autorités et compréhensible pour le consommateur. La nature des critères environnementaux utilisés importe peu pour l'industrie automobile, pour autant que ces critères s'appliquent dans un contexte européen et à l'ensemble du marché automobile européen, de manière à constituer une ligne directrice claire pour les investissements R&D.

En ce qui concerne l'instauration d'un autocollant, toute une série de questions pratiques se posent. Va-t-on créer toute une administration publique pour calculer et certifier l'Écoscore de 5 millions d'automobiles, pour tester les automobiles pour lesquelles aucun Écoscore n'est disponible et pour tester les automobiles des propriétaires qui équipent leur véhicule de technologies écologiques, telles que les filtres à suie (qui doivent, à leur tour, être agréés et installés par un installateur agréé).

Un des problèmes est que l'on ne dispose pas d'Écoscore (précis) pour les véhicules anciens, pour lesquels on devra utiliser les valeurs limites des anciennes euronormes. Quelle est alors la valeur ajoutée de l'Écoscore?

L'orateur conclut en disant que l'Union européenne, les États membres et les automobilistes n'ont aucun intérêt à ce qu'il y ait une mosaïque de modèles environnementaux nationaux, de critères environnementaux régionaux, de mesures environnementales locales et toutes sortes d'autocollants et vignettes qui seraient nécessaires pour voyager à travers l'Europe.

B. Questions et observations des membres

M. Francis Van den Eynde (VB) demande ce que Mme Govaerts entend par l'impact environnemental de la production de carburant. S'agit-il des effets de la transformation du pétrole en essence ou en diesel?

L'intervenant estime qu'une ville doit rester viable, ce qui nécessite une certaine accessibilité en voiture. Si les parkings sont exclus du centre, un glissement s'opérera: la population concentrera davantage ses achats et ses loisirs dans la périphérie de la ville, ce qui menacerait la viabilité du centre.

Mme Tinne Van der Straeten (ECOLO-Groen!) demande comment a été élaborée la pondération entre le CO₂, la qualité de l'air et le bruit. Il est frappant de constater que le facteur CO₂ est largement

terwijl de belangrijke negatieve gevolgen van roet en fijn stof voor de volksgezondheid onvoldoende uit de verf komen. Die benadering bevordert de actuele «verdieelijking» van het wagenpark: dieselwagens stoten immers minder CO₂ uit dan benzinewagens, maar brengen wel meer schadelijke stoffen in de lucht.

Wat is volgens de Bond Beter Leefmilieu een goede bevoegdheidsverdeling met betrekking tot milieuzones? Strekt het tot aanbeveling dat de gemeenten vrij beslissen over de voorwaarden voor toegang tot een bepaalde milieuzone (wat zou kunnen betekenen dat een bepaalde wagen uit zone A wordt geweerd en in zone B wordt toegelaten)? Of dient hun vrijheid beperkt te blijven tot de afbakening van milieuzones, waarop dan meteen de integrale federale reglementering van toepassing zou zijn? Voor de vaststelling van de federale reglementering onderschrijft zij de noodzaak van samenwerking met de Gewesten, die conform de staatsordening sowieso bij de aangelegenheid moeten worden betrokken.

De indieners van wetsvoorstel nr.1108/1 hebben niet de bedoeling om de handelscentra lam te leggen. Zij willen enkel de lokale overheden machtigen om milieuzones in te stellen, bijvoorbeeld om storend sluipverkeer uit een wijk te bannen. Er is in de optiek van het voorstel ruimte voor flankerende maatregelen, waardoor inwoners van de milieuzone, personen met een handicap en andere groepen het recht zouden kunnen krijgen om zich met de wagen binnen de zone te verplaatsen of op grond waarvan inwoners van de zone premies zouden ontvangen bij de aankoop van een milieuvriendelijke wagen. Ontkent Febiac dat fijn stof aanleiding geeft tot een belangrijke verhoging van het sterftecijfer? Wanneer de organisatie stelt dat een kosten-batenanalyse negatief uitvalt voor de instelling van milieuzones, heeft zij dan de gezondheidskosten in geval van een onbelemmerde groei van het autoverkeer in rekening gebracht?

Waar reeds milieuzones werden afgebakend, zoals in Duitsland, blijkt de maatregel door de bevolking positief te worden onthaald. Dat geldt ook voor de instelling van tolzones, zoals in Londen: de levenskwaliteit van de bewoners is er in belangrijke mate op vooruitgaan.

Het wetsvoorstel is volledig in overeenstemming met de EU-regelgeving, die ruimer is dan de euronormen voor voertuigen: de EU-luchtkwaliteitsnormen werden in België reeds verschillende malen overschreden, wat maatregelen zoals de instelling van milieuzones noodzakelijk maakt.

prépondérant dans la détermination de l'Écoscore, alors que les importantes conséquences néfastes de la suie et des fines particules pour la santé publique ne sont pas suffisamment mises en exergue. Cette approche favorise l'actuelle «dieselisation» du parc automobile: les voitures au diesel rejettent en effet moins de CO₂ que les voitures à essence, mais elles produisent davantage de substances nuisibles dans l'atmosphère.

En quoi consiste, selon le *Bond Beter Leefmilieu*, une bonne répartition des compétences en ce qui concerne les zones écologiques? Se recommande-t-il que les communes décident librement des conditions d'accès à une zone écologique bien déterminée (ce qui pourrait signifier qu'une voiture donnée soit exclue de la zone A et autorisée dans la zone B)? Ou leur liberté doit-elle se borner à la délimitation de zones écologiques, où l'intégralité de la réglementation fédérale serait dès lors directement applicable? Pour l'établissement de la réglementation fédérale, l'intervenante souscrit à la nécessité d'une coopération avec les Régions, qui, conformément à la structure de l'État, doivent de toute façon être associées à la matière.

Les auteurs de la proposition de loi n° 1108/1 n'ont pas l'intention de paralyser les centres commerciaux. Ils entendent seulement habiliter les autorités locales à instaurer des zones écologiques, par exemple, pour bannir d'un quartier un trafic de contournement dérangeant. Dans l'optique de la proposition, il y a de la place pour des mesures d'accompagnement, qui pourraient consister à octroyer aux habitants de la zone écologique, aux personnes handicapées et à d'autres groupes le droit de se déplacer en voiture à l'intérieur de la zone, ou sur la base desquelles les habitants de la zone pourraient percevoir une prime à l'achat d'une voiture écologique. La Febiac conteste-t-elle que les fines particules entraînent une augmentation considérable de la mortalité? Lorsque l'organisation affirme que l'analyse coût-profit s'avère négative en ce qui concerne l'instauration des zones écologiques, a-t-elle pris en compte les coûts de soins de santé qu'entraînerait une croissance débridée du trafic automobile?

Aux endroits où des zones écologiques ont déjà été délimitées, comme en Allemagne, la mesure a été accueillie favorablement par la population. Il en va de même de la création de zones à péage, comme à Londres: la qualité de la vie s'y est considérablement améliorée.

La proposition de loi est parfaitement conforme à la réglementation européenne, qui ne se limite pas aux euronormes pour les véhicules: les normes européennes en matière de qualité de l'air ont déjà été dépassées à plusieurs reprises en Belgique, ce qui rend indispensables des mesures telles que la création de zones écologiques.

De heer Guido De Padt (Open Vld) kant zich tegen een opdeling van het grondgebied in milieuzones en andere zones omdat daardoor onvermijdelijk ongelijkheid zou ontstaan voor verschillende categorieën van burgers. Hij vermoedt dat het wetsvoorstel de toetsing van het gelijkheidsbeginsel niet zou doorstaan, zoals dat ook het geval was met de plannen om de door vliegtuiglawaai veroorzaakte overlast in één gebied te concentreren.

Wanneer iemand met een milieuonvriendelijke wagen woont in een gebied dat als milieuzone wordt afgebakend, moet hij dan op zoek naar een andere woonplaats of zijn wagen verkopen? Is het wetsvoorstel in overeenstemming met het beleidsstreven naar administratieve vereenvoudiging?

De spreker besluit dat de bescherming van het leefmilieu op het hele grondgebied een belangrijke doelstelling is, die in de eerste plaats door een verbetering van de voertuigtechnologie moet worden aangepakt.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) stelt dat het vraagstuk van de ecoscore best zo veel mogelijk op EU-niveau wordt aangepakt. Hebben de genodigden weet van andere landen die op het vlak van ecoscore reeds initiatieven hebben genomen?

In de afgelopen jaren bleek uit wetenschappelijk onderzoek dat de negatieve gevolgen van een slechte luchtkwaliteit voor de menselijke gezondheid groter zijn dan tot nu toe werd gedacht. Is het feit dat het aspect gezondheid slechts 20% van de ecoscore van een voertuig bepaalt te wijten aan de meer eenzijdige benadering van enkele jaren, waar enkel op CO₂-uitstoot werd gefocust? Als dat zo zou zijn, is de weging van de verschillende onderdelen van de ecoscore dan niet aan herziening toe, met name om meer belang toe te kennen aan de luchtkwaliteit?

Grote gezinnen worden benadeeld door systemen die grotere wagens ontmoedigen en zwaarder belasten. Zijn er mogelijkheden om voor grote gezinnen in afwijkingen te voorzien?

De spreker is niet principieel tegen milieuzones gekant, maar is van oordeel dat voertuigen die op de markt zijn gekomen vóór de invoering van de betreffende reglementering niet uit een zone mogen worden geweerd.

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) is van oordeel dat de luchtkwaliteit in de ecoscore niet voldoende gewicht krijgt. In essentie gaat het om een politieke keuze, die niet op objectieve wetenschappelijke wijze kan worden bepaald.

M. Guido De Padt (Open Vld) s'oppose à un découpage du territoire en zones écologiques et en autres zones, car cela ferait inévitablement naître des inégalités pour différentes catégories de citoyens. Il suppose que la proposition de loi ne passerait pas le test du principe d'égalité, comme cela a déjà été le cas des plans visant à concentrer dans un seul secteur géographique les nuisances causées par les avions.

Les propriétaires de voitures polluantes qui habitent dans une zone délimitée comme zone écologique devront-ils déménager ou vendre leur véhicule? La proposition de loi est-elle en conformité avec la volonté politique de simplification administrative?

L'intervenant conclut que la protection de l'environnement sur l'ensemble du territoire constitue un objectif important, qui doit passer avant tout par une amélioration des technologies automobiles.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) estime que la question de l'Écoscore doit être abordée, autant que possible, au niveau européen. Les personnes invitées connaissent-elles d'autres pays qui ont déjà pris des initiatives dans le domaine de l'Ecoscore?

Ces dernières années, la recherche scientifique a montré que les conséquences néfastes pour la santé humaine d'une mauvaise qualité de l'air étaient plus graves que ce que l'on pensait jusqu'ici. Le fait que la composante santé ne compte que pour 20% dans l'Écoscore d'un véhicule est-il dû à l'approche plus unilatérale qui a prévalu pendant quelques années, où l'on s'est entièrement concentré sur émissions de CO₂? S'il en était ainsi, la pondération des différentes composantes de l'Écoscore ne devrait-elle pas être revue, afin, notamment, d'accorder davantage d'importance à la qualité de l'air?

Les familles nombreuses sont désavantagées par les systèmes qui découragent l'achat de voitures plus spacieuses et taxent celles-ci plus lourdement. Existe-t-il des possibilités de prévoir des dérogations pour les familles nombreuses?

L'intervenant n'est pas opposé, en principe, aux zones écologiques, mais il estime que les véhicules qui ont été mis sur le marché avant l'instauration de la réglementation concernée ne peuvent être exclus d'une zone.

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) estime que la qualité de l'air n'a pas un poids suffisant dans l'Écoscore. Il s'agit, par essence, d'un choix politique, qui ne peut être déterminé de manière scientifique et objective.

De spreekster ontwaart een intrinsieke tegenspraak in het standpunt van de heer Courbe met betrekking tot het ecoscoresysteem: hij is enerzijds van oordeel dat het systeem geen basis voor fiscaliteit kan zijn, maar stelt anderzijds dat de voertuigbelasting best afhankelijk wordt gemaakt van het gecombineerd effect van de wagen op CO₂-uitstoot en luchtkwaliteit, wat juist de bedoeling van het ecoscoresysteem is. Stemt hij in met het bonus-malussysteem in het Waals Gewest?

Op grond waarvan besluit Febiac dat het niet mogelijk is om de ecoscore van oudere voertuigen te bepalen?

In het wetsvoorstel over de instelling van milieuzones worden de bewoners van die zones niet gestraft: zij krijgen het recht om met hun wagen hun woning te bereiken. De restricties die in milieuzones in Berlijn gelden, worden overigens geleidelijk ingevoerd: ruim op voorhand wordt aangekondigd vanaf wanneer welke wagens niet meer in een milieuzone mogen rijden.

Mevrouw Valérie De Bue (MR) vraagt welke andere methodes dan het ecoscoresysteem in andere Europese landen bestaan om een verband te leggen tussen fiscaliteit en milieuvriendelijkheid van een voertuig. Zij stelt vast dat de vertegenwoordiger van Inter-Environnement Wallonie niet voor de ecoscore als fiscaal instrument gewonnen is.

Hoe oordeelt Inter-Environnement Wallonie over milieuzones?

Mevrouw Linda Musin (PS) begrijpt het pleidooi voor meer leefbare stadscentra door de instelling van milieuzones, maar vreest het ontstaan van sociale differentiatie: door de aangename leefomgeving van de centra zullen de vastgoedprijzen er stijgen en zullen minder gegoede personen moeten uitwijken. Zullen bewoners van een milieuzone in de opvatting van de indianers van het wetsvoorstel de zone met hun eigen wagen nog mogen binnenrijden? Is de instelling van een milieuzone in kleine steden geen moeilijk haalbare kaart?

Zou de ecoscore als fiscaal instrument enkel op nieuwe voertuigen van toepassing worden gemaakt? Als ook bestaande wagens worden gevisieerd, dan dreigt discriminatie voor weinig kapitaalkrachtige chauffeurs, die niet over voldoende middelen beschikken om een recentere, meer milieuvriendelijke wagen te kopen.

L'intervenante discerne une contradiction intrinsèque dans le point de vue de M. Courbe en ce qui concerne le système Écoscore: d'une part, il estime que le système ne peut servir de base pour la fiscalité, mais d'autre part, il affirme qu'il serait préférable de faire dépendre la taxe automobile de l'effet combiné de la voiture sur les émissions de CO₂ et sur la qualité de l'air, ce qui est précisément l'objectif poursuivi par le système Écoscore. Souscrit-il au système de bonus-malus mis sur pied en Région wallonne?

Sur quelle base la Febiac conclut-elle qu'il n'est pas possible de déterminer l'Écoscore de véhicules anciens?

La proposition de loi relative à l'instauration de zones écologiques ne pénalise pas les habitants de ces zones: ils ont le droit d'atteindre leur domicile au moyen de leur voiture. Les restrictions qui prévalent dans les zones écologiques à Berlin sont d'ailleurs instaurées progressivement: les autorités annoncent largement à l'avance quels véhicules ne sont plus autorisés à circuler dans une zone écologique et à partir de quelle date.

Mme Valérie De Bue (MR) demande quelles autres méthodes que le système Ecoscore existent dans les autres pays européens pour établir un lien entre la fiscalité et le caractère écologique d'un véhicule. Elle constate que le représentant d'Inter-Environnement Wallonie n'est pas favorable à l'Écoscore en tant qu'instrument fiscal.

Que pense Inter-Environnement Wallonie des zones écologiques?

Mme Linda Musin (PS) comprend le plaidoyer pour une meilleure qualité de la vie dans les centres urbains grâce à la création de zones écologiques, mais elle craint que cela n'entraîne une différenciation d'ordre social: le cadre de vie agréable du centre-ville y fera grimper les prix de l'immobilier et chassera les moins nantis. Les habitants d'une zone écologique, telle que la conçoivent les auteurs de la proposition de loi, pourront-ils encore y entrer avec leur propre voiture? La création d'une zone écologique dans une petite ville n'est-elle pas difficilement réalisable?

L'Écoscore en tant qu'instrument fiscal ne s'appliquerait-il qu'aux véhicules neufs? Si les véhicules existants sont également visés, les automobilistes peu fortunés qui n'ont pas les moyens d'acheter une voiture plus récente et plus écologique, risquent de faire l'objet d'une discrimination.

C. Antwoorden van de genodigden

Mevrouw Leen Govaerts (Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek) stelt dat met de berekening van de milieu-impact van de productie van brandstof het volledige transformatieproces van aardolie wordt bedoeld, het transport tot de stations waar chauffeurs zich bevoorraden inclusief.

Het ecoscoresysteem werd tot stand gebracht in opdracht van het Vlaams Gewest. In het voorbereidend onderzoek werd een uitgebreide bevraging georganiseerd bij de federale overheid, de gewesten en verschillende actoren uit het maatschappelijke middenveld (consumentenorganisaties, deskundigen, Febiac, ...). De weging tussen klimaateffect (50%) en luchtkwaliteit (40%) is een politieke beslissing, maar stemt niettemin overeen met het resultaat van die bevraging en wijkt niet veel af van modellen in het buitenland. De CO₂-uitstoot weegt zwaar door omdat met betrekking tot luchtkwaliteit reeds normering bestaat die steeds strikter wordt (de euronormen); de emissies van koolstofdioxide, die nog steeds in stijgende lijn gaan, worden daarentegen nog onvoldoende in het beleid verdisconteerd ondanks het feit dat de opwarming van het klimaat een belangrijk mondiaal en moeilijk te evalueren probleem is.

Omdat luchtkwaliteit vooral een lokaal probleem is, kan daarmee in specifieke omstandigheden in grotere mate rekening worden gehouden, bijvoorbeeld bij de instelling van een milieuzone, al mag dat het eenvoudige, transparante en ruim toepasbare ecoscoresysteem niet ondergraven.

Ook voor oudere voertuigen zijn de betreffende data in principe beschikbaar (bij de homologatie van het voertuig werden ze immers opgemeten en gecertificeerd), maar ze moeten ook op elektronische wijze vlot kunnen worden gemanipuleerd. De FOD Mobiliteit en de drie gewesten hebben een samenwerkingsakkoord opgestart om de overblijvende obstakels weg te werken.

De heer Pierre Courbe (Inter-Environnement Wallonie) gaat in beginsel akkoord met de instelling van milieuzones. Hij verwijst naar onderzoek waarin aangetoond werd dat mensen met een laag inkomen meer dan gemiddeld aan geluidshinder worden blootgesteld. Dat is een onbillijke situatie, die gedeeltelijk zou kunnen worden opgelost door de instelling van milieuzones.

Sommigen vrezen dat het autoluw maken van centra de economische basis van winkels ondergraaft, maar de praktijk toont het tegendeel aan. Zo heeft de klemtoon op het openbaar vervoer in het centrum van Straatsburg een opleving van de handelszaken bewerkstelligd; ook

C. Réponses des invités

Mme Leen Govaerts (Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek) estime que l'évaluation de l'impact écologique de la production de combustibles vise l'ensemble du processus de transformation du pétrole, y compris le transport jusqu'aux stations où les chauffeurs vont s'approvisionner.

Le système de l'Écoscore a été mis en place à la demande de la Région flamande. Lors de l'examen préparatoire, une large enquête a été organisée auprès du pouvoir fédéral, des régions et de différents acteurs de la société civile (associations de consommateurs, experts, Febiac, ...). La pondération entre l'effet climatique (50%) et la qualité de l'air (40%) est une décision politique, mais elle concorde néanmoins avec le résultat de cette enquête et ne diverge pas beaucoup par rapport aux modèles établis à l'étranger. Les émissions de CO₂ pèsent lourd du fait qu'il existe déjà, pour la qualité de l'air, des normes qui deviennent de plus en plus strictes (les euronormes); en revanche, les émissions de dioxyde de carbone, qui sont toujours en cours d'augmentation, ne sont pas encore suffisamment prises en compte dans le cadre de cette politique, malgré que le réchauffement climatique constitue un problème important au niveau mondial et difficilement évaluable.

Étant donné que la qualité de l'air constitue surtout un problème local, on peut en tenir compte dans une plus large mesure dans des circonstances spécifiques, par exemple lors de l'instauration d'une zone écologique, sans que cela puisse compromettre le système Écoscore, qui est simple, transparent et largement applicable.

Les données concernées sont en principe également disponibles pour les anciens véhicules (elles ont en effet été mesurées et certifiées lors de l'homologation du véhicule), mais elles doivent aussi pouvoir être manipulées facilement par voie électronique. Le SPF Mobilité et les trois régions ont lancé un accord de coopération afin de supprimer les obstacles qui subsistent.

M. Pierre Courbe (Inter-Environnement Wallonie) souscrit en principe à l'instauration de zones écologiques. Il renvoie à l'enquête qui a démontré que les personnes à faible revenu sont davantage exposées aux nuisances sonores que la moyenne. Il s'agit d'une situation inéquitable, qui pourrait être résolue par l'instauration de zones écologiques.

Si d'aucuns craignent que la limitation de la circulation dans les centres-villes ne sape la base économique des commerces, la pratique démontre le contraire. C'est ainsi que l'accent mis sur les transports publics dans le centre de Strasbourg a engendré une reprise des

heeft onderzoek in Luik uitgewezen dat 29 tot 72% van de inwoners zijn boodschappen te voet doet, wat veel meer is dan aanvankelijk werd gedacht.

De belangrijkste milieunormering gaat uit van de Europese Unie, maar de lidstaten hebben, met toepassing van het subsidiariteitsbeginsel, eveneens een belangrijke opdracht, met name voor de bescherming van de volksgezondheid. Het strekt dus tot aanbeveling dat in België, een knooppunt van verkeer, strengere milieuregels invoert dan door de EU wordt opgelegd.

In Zwitserland is een eigen variant van het ecoscoresysteem van toepassing, waarin een andere weging van de verschillende factoren wordt gemaakt. Een vergelijking tussen dat systeem en het model dat door VITO werd ontwikkeld, toont echter aan dat de resultaten niet fundamenteel verschillend zijn: wagens hebben in de twee systemen een vergelijkbare ecoscore. Een harmonisering van de weging van CO₂-uitstoot, luchtkwaliteit en geluidshinder binnen de EU is daarom niet absoluut noodzakelijk.

De automobielsector heeft belang bij een snellere vernieuwing van het wagenpark, in het bijzonder omdat de groei van het totaal aantal wagens in de EU stagneert. In ecologisch opzicht echter is een snelle vervanging van het wagenpark niet wenselijk omdat de bouw van een voertuig een groot gedeelte van de milieukost veroorzaakt en omdat oudere wagens minder kilometers afleggen.

De heer Bram Claeys (Bond Beter Leefmilieu) is van oordeel dat de levenskwaliteit van stadscentra verbetert als wagens niet meer naar een centrumparking kunnen rijden, maar aan de rand van de stad moeten worden geparkeerd. Verschillende buitenlandse voorbeelden tonen aan dat het weren van auto's uit het centrum positieve effecten sorteert.

De vrijheid van de lokale overheden met betrekking tot de instelling van een milieuzone dient op twee vlakken te spelen: de afbakening van de perimeter en de bepaling van de wagens die uit een welbepaalde zone worden geweerd. Een algemene gelijkschakeling voor het hele grondgebied is niet wenselijk omdat in dat geval slechts een laagste gemene deler zou worden ingevoerd.

Onze mobiliteit is momenteel op asociale wijze georganiseerd: gezinnen met lage inkomens hebben het minst toegang tot vormen van duurzame mobiliteit. Een versterking van duurzame vervoersmiddelen zal dus vooral sociaal achtergestelde groepen ten goede

commerces; une enquête réalisée à Liège a également montré que 29 à 72% des habitants font leurs courses à pied, soit un pourcentage beaucoup plus élevé que ce qu'on avait pensé initialement.

Les principales normes environnementales émanent de l'Union européenne, mais, en application du principe de subsidiarité, les États membres ont également une mission importante, notamment en ce qui concerne la protection de la santé publique. Il se recommande donc que la Belgique, véritable nœud de trafic, instaure des règles environnementales plus strictes que celles imposées par l'Union européenne.

La Suisse applique sa propre variante du système Écoscore, avec une autre pondération des différents facteurs. Une comparaison entre ce système et le modèle développé par le VITO montre cependant que les résultats ne diffèrent pas fondamentalement: les voitures obtiennent un Écoscore comparable dans les deux systèmes. Une harmonisation de la pondération des émissions de CO₂, de la qualité de l'air et des nuisances sonores n'est dès lors pas absolument nécessaire au sein de l'Union européenne.

Le secteur automobile a intérêt à ce que le parc automobile se renouvelle rapidement, en particulier dans le contexte actuel de stagnation de la croissance du nombre total de voitures au sein de l'UE. En revanche, du point de vue écologique, un remplacement rapide du parc automobile n'est pas souhaitable, car la construction d'un véhicule contribue pour une part importante au coût environnemental et parce que les voitures anciennes parcourent moins de kilomètres.

M. Bram Claeys (Bond Beter Leefmilieu) est d'avis que la qualité de la vie dans les centres urbains s'améliore lorsque les voitures ne peuvent plus circuler jusqu'aux parkings situés dans le centre, mais doivent être laissées à la périphérie de la ville. Différents exemples à l'étranger montrent que l'interdiction de la circulation en centre-ville a des effets positifs.

La liberté qu'ont les pouvoirs publics locaux en matière de création d'une zone écologique doit s'exprimer dans deux domaines: la délimitation du périmètre et le choix des véhicules qui sont exclus d'une zone donnée. Une uniformisation sur l'ensemble du territoire n'est pas souhaitable, car elle obligerait à définir un plus petit dénominateur commun.

Notre mobilité est actuellement organisée d'une manière antisociale: les ménages disposant de revenus peu élevés sont ceux qui ont le moins accès à des formes de mobilité durable. Un renforcement des moyens de transport durables profitera donc avant tout

komen. Het is geen goede optie om de gevolgen van de vastgestelde ecoscore te laten fluctueren naargelang van sociale omstandigheden, zoals de grootte van een gezin, omdat het ecoscoresysteem daardoor zijn werkzaamheid dreigt te verliezen: de tendens naar grotere wagens moet juist worden tegengegaan. Het strekt eerder tot aanbeveling dat sociale maatregelen, zoals kinderbijslag, worden getroffen om een antwoord te formuleren op de problemen waarmee grote gezinnen daadwerkelijk worden geconfronteerd.

De spreker is voorstander van overgangsmaatregelen bij de hervorming van de in verkeersstellings- en verkeersbelasting omdat het wagenpark anders te snel zou worden vernieuwd, wat in ecologisch opzicht geen goede zaak zou zijn.

De uistroom van bewoners van stadscentra is momenteel groter dan de instroom. De instelling van milieuzones kan die stadsvlucht juist een halt toeroepen, al is de maatregel wellicht meer zinvol voor grote steden dan voor kleine stadjes.

De heer Michel Martens (Febiac) is niet principieel gekant tegen milieuzones, maar vraagt aandacht voor de niet-ecologische effecten, met name de mobiliteitsgevolgen voor handelaars en bewoners. Een autovrije zone is op sommige plaatsen een zinvolle maatregel, maar mag niet zonder een grondige kosten-batenanalyse worden ingevoerd.

Fijn stof wordt veroorzaakt door verschillende sectoren (transport, industrie, huishoudens, landbouw) en moet op een grensoverschrijdende manier worden aangepakt. In de transportsector werden door technologische verbeteringen belangrijke resultaten geboekt; in de toekomst zal de milieuvriendelijkheid van voertuigen verder verbeteren, onder meer op het vlak van de roetuitstoot van dieselwagens.

De heer Joost Kaesemans (Febiac) erkent dat groene autofiscaliteit een belangrijk instrument om het aankoopgedrag van automobilisten te beïnvloeden en dus moet worden versterkt. Het huidige systeem op basis van fiscale PK's is voorbijgestreefd.

Het mobiliteitsbeleid in de steden behoeft aanpassing; de instelling van autoluwe zones is ongetwijfeld een onderdeel van een beter beleid. Een structurele aanpak is ter zake noodzakelijk, wat onder meer een aanpassing van de infrastructuur behelst (in plaats van de plaatsing van dranghekken aan de rand van autovrije zones, zoals in Brussel). Wel kunnen vraagtekens worden geplaatst bij het weren van bepaalde voertuigen: een verbod voor

aux groupes socialement défavorisés. Ce n'est pas une option adéquate que de laisser fluctuer les conséquences de l'Écoscore constaté en fonction de critères sociaux, tels que la taille du ménage, car cela risque de compromettre l'efficacité du système d'Écoscore: il faut, tout simplement, contrer la tendance à s'équiper de grosses voitures. Pour formuler une réponse aux vrais problèmes que connaissent les familles nombreuses, il est préférable de prendre des mesures sociales comme les allocations familiales.

L'orateur est favorable à des mesures transitoires dans la réforme de la TMC et de la taxe de circulation, afin d'éviter un renouvellement trop rapide du parc automobile qui, du point de vue écologique, ne serait pas une bonne chose.

Le flux d'habitants quittant les centres urbains est actuellement plus important que l'afflux d'habitants vers les centres. La création de zones écologiques peut tout au plus enrayer cet exode urbain, même si une telle mesure est sans doute plus appropriée dans les grandes villes que dans les petites.

M. Michel Martens (Febiac) n'est pas opposé, en principe, aux zones écologiques, mais il demande que l'on soit attentif aux effets non écologiques, à savoir les conséquences en termes de mobilité pour les commerçants et les habitants. Une zone sans voitures constitue une mesure sensée à certains endroits, mais elle ne peut être instaurée sans une analyse coût-profit approfondie.

Les particules fines sont produites par différents secteurs (le transport, l'industrie, les ménages, l'agriculture) et doivent faire l'objet d'une approche transfrontalière. Dans le secteur du transport, des résultats importants ont été enregistrés grâce aux améliorations technologiques; le caractère écologique des véhicules continuera à s'améliorer dans le futur, notamment sur le plan des émissions de suie des voitures au diesel.

M. Joost Kaesemans (Febiac) reconnaît que la fiscalité automobile est un instrument important pour influencer le comportement d'achat des automobilistes et qu'elle doit donc être renforcée. Le système actuel basé sur les chevaux fiscaux est dépassé.

La politique de mobilité dans les villes doit être adaptée, l'instauration de zones où la circulation serait limitée fait indubitablement partie d'une meilleure politique. Une approche structurelle est nécessaire en la matière, ce qui englobe, entre autres, une adaptation de l'infrastructure (au lieu de l'installation de barrières Nadar à la périphérie des zones à faible circulation, comme à Bruxelles). On peut toutefois s'interroger sur

euro 0-voertuigen zou weinig effect hebben, een verbod voor euro 1- en euro 2-wagens dreigt tot economische ontwrichting te leiden.

Het ecoscoresysteem heeft merites, maar moet op EU-niveau worden uitgevaardigd. Tegen de invoering van een geharmoniseerd systeem bestaan geen grote bezwaren, in het bijzonder omdat systemen met een andere weging van CO₂-uitstoot en luchtkwaliteit geen grondig verschillend resultaat opleveren. Voor oudere wagens zijn de emissiewaarden niet altijd bekend. Het lijkt weinig efficiënt om de ecoscore van alle wagens die in België ingeschreven zijn te berekenen; aangezien de CO₂-uitstoot en de gevolgen voor de luchtkwaliteit (op basis van de euronormen) voor nieuwe wagens wel bekend zijn, kan best met die gegevens worden gewerkt.

D. Replieken van de leden

Mevrouw Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) stelt vast dat er een grote consensus bestaat over het feit dat de instelling van milieuzones tot meer leefbare stadscentra leiden. Milieuzones lossen niet alle problemen op, maar kunnen een belangrijke bijdrage leveren tot de bescherming van het leefmilieu, de volksgezondheid en de leefbaarheid van buurten. Er is nood aan een federale kaderregeling, die door de lokale overheden op aangepaste wijze kan worden toegepast.

Zwakke sociale groepen wonen vaak bij grote verkeersassen en ondergaan dus de hinder van het autoverkeer, waar zij zelf niet toe bijdragen. Een verbetering van het leefmilieu in bepaalde buurten zou dus vooral de levenskwaliteit van minder gegoede personen in gunstige zin beïnvloeden.

De autofiscaliteit is momenteel te zeer op een niet-sociale grondslag georganiseerd. Zo halen personen met een hoog inkomen het meest voordeel uit de belastingaftrek van autokosten.

l'exclusion de certains véhicules: une interdiction des véhicules Euro 0 aurait peu d'effet, une interdiction des voitures Euro 1 et Euro 2 risque d'entraîner une désorganisation économique.

Le système Écoscore a des mérites, mais il doit être édicté au niveau de l'Union européenne. L'instauration d'un système harmonisé ne se heurte à aucune objection majeure, en particulier parce que les systèmes dotés d'une autre pondération des émissions de CO₂ et de la qualité de l'air ne donnent pas de résultat fondamentalement différent. Les valeurs d'émissions ne sont pas toujours connues pour les anciens véhicules. Il semble peu efficace de calculer l'Ecoscore de tous les véhicules immatriculés en Belgique; étant donné que les émissions de CO₂ et les effets sur la qualité de l'air (sur la base des euronormes) sont bien connus pour les nouvelles voitures, il serait préférable d'utiliser ces données.

D. Répliques

Mme Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) constate qu'il existe un large consensus sur le fait que l'instauration de zones écologiques rend les centres urbains plus vivables. Les zones écologiques ne résolvent pas tous les problèmes, mais elles peuvent apporter une contribution importante à la protection de l'environnement, à la santé publique et à la qualité de vie dans les quartiers. Il s'impose d'élaborer une réglementation-cadre fédérale, qui puisse être appliquée de manière adaptée par les autorités locales.

Les groupes sociaux faibles habitent souvent à proximité de grands axes de circulation et subissent donc les nuisances du trafic automobile, auxquelles ils ne contribuent pas eux-mêmes. Une amélioration de l'environnement dans certains quartiers influencerait donc surtout favorablement la qualité de vie des moins nantis.

La fiscalité automobile est actuellement trop organisée sur une base non sociale. C'est ainsi que les personnes qui ont un revenu élevé tirent le plus grand profit de la déduction fiscale des frais de voiture.

IV. — ALGEMENE BESPREKING

De heer Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) hekelde de achterliggende filosofie van voorstel van resolutie nr. 764: men gaat voertuigen brandmerken en opsplitsen in milieuvriendelijke en milieuonvriendelijke exemplaren. Dat zal ook negatief afstralen op bestuurders van minder milieuvriendelijke wagens.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) is van oordeel dat de ecoscore een nuttig instrument is, dat in de eerste plaats in de autofiscaliteit dient te worden aangewend. Daarvoor zijn evenwel de gewesten bevoegd. Aan het systeem moet nog worden gesleuteld om het helemaal operationeel te maken. Het is op dit ogenblik dan ook ongepast de ecoscore op het voertuig zelf aan te brengen.

De heer François Bellot (MR) is van oordeel dat de ecoscore nuttig is voor garagehouders en ook het gedrag van de bestuurders kan beïnvloeden. De spreker vraagt zich evenwel af hoe betrouwbaar het systeem wel is.

Mevrouw Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) stelt dat een eenzijdige focus op CO₂-uitstoot is niet raadzaam is omdat daardoor dieselwagens worden bevoordeeld, terwijl die naar verhouding veel fijn stof in het milieu brengen. De ecoscore is dus een adequater instrument dan de vermelding van de CO₂-uitstoot.

Mevrouw Linda Musin (PS) is van oordeel van de heer Paul Magnette in zijn hoedanigheid van minister van Energie en Klimaat bij de bespreking moet worden betrokken.

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, is het voorstel inzake ecoscore genegen. Het Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek (VITO) en het Vlaams Gewest hebben van de ecoscore een werkbaar instrument gemaakt, maar als maatregel volstaat dat niet. De automobiellindustrie in Europa moet zich er ook nog over uitspreken en er is nog geen eensgezindheid over de relatieve waarde van alle vervuilingbronnen. Intussen kunnen aanduidingen van onder meer het brandstofverbruik, de CO₂-uitstoot enz. bij de kopers een bewustwording teweegbrengen.

Op de verkopers rust in België reeds de verplichting bepaalde vitale informatie, meer bepaald de CO₂-uitstoot van een wagen, in reclame te verwerken. De ecoscore zou aan die verplichte informatie kunnen worden toegevoegd. Binnen afzienbare tijd zou de ecoscore vervolgens de basis kunnen vormen voor een

IV. — DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) fustige la philosophie qui sous-tend la proposition de résolution n° 764: on va stigmatiser des véhicules et les répartir en deux catégories: les véhicules écologiques et les véhicules non écologiques. Cela va également avoir des répercussions négatives sur les conducteurs des véhicules moins écologiques..

M. Jef Van den Bergh (CD&V) est d'avis que l'Écoscore est un instrument utile qui doit en tout premier lieu s'appliquer à la fiscalité automobile. Mais celle-ci est de la compétence des régions. Il faut encore revoir le système pour le rendre parfaitement opérationnel. Il est donc inadéquat, pour le moment, d'apposer l'Écoscore sur le véhicule même.

M. François Bellot (MR) est d'avis, quant à lui, que l'Écoscore est un instrument utile pour les garagistes et qui peut également influencer le comportement des conducteurs. L'intervenant se demande malgré tout à quel point le système est fiable.

Mme Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) indique qu'il ne faut pas faire de fixation sur les émissions de CO₂ parce que cela avantagerait les voitures roulant au diesel, alors que ces dernières génèrent proportionnellement beaucoup de particules fines dans l'environnement. L'Écoscore est donc un instrument plus adéquat que la mention des émissions de CO₂.

Mme Linda Musin (PS) estime que M. Paul Magnette, en sa qualité de ministre de l'Énergie et du Climat, doit être associé à la discussion.

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier Ministre, est favorable à la proposition relative à l'Écoscore. Le Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek (VITO) ainsi que la Région Flamande ont fait de l'Écoscore un instrument opérationnel. Mais ce n'est pas suffisant. Il faut encore que l'industrie automobile européenne s'exprime sur la question. De plus, il n'existe pas de consensus sur les valeurs relatives de chacune des sources de pollution. En attendant, des indications, en ce qui concerne la consommation de carburant, les émissions de CO₂, etc., permettront déjà de sensibiliser les acheteurs.

Les vendeurs ont déjà, en Belgique, l'obligation de faire apparaître dans la publicité des informations essentielles, en particulier les émissions de CO₂ d'une voiture. L'Écoscore pourrait être ajouté à ces informations obligatoires. Ensuite, dans un avenir proche, l'Écoscore pourrait constituer le fondement d'une fiscalité

gedifferentieerde autofiscaliteit. De staatssecretaris is van oordeel dat het voorstel van resolutie als zodanig niet mag worden aangenomen, maar verbindt er zich wel toe samen met een aantal verenigingen over de introductie van de ecoscore overleg te plegen.

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) is het niet eens met de interpretatie dat de ecoscore bedoeld is om wagens en hun bestuurders te 'brandmerken'. Veeleer gaat het erom de automobilist bewust te maken van de impact van zijn voertuig en zijn rijgedrag op het milieu en op het klimaat. De verkoper van auto's zal de ecoscore nooit uit vrije wil vermelden. Nu reeds wordt verplichte belangrijke informatie in kleine lettertjes aangeduid om de aandacht van kandidaat-kopers af te leiden.

Over de euronormen werd een consensus bereikt binnen de Europese Unie; Frankrijk en Duitsland, landen met grote autoconstructeurs, hebben evenwel uitstel verkregen. De zichtbaarheid van de ecoscore is essentieel.

Na deze eerste algemene bespreking werd een hoorzitting gehouden (zie hoofdstuk III van dit verslag). Na de hoorzitting werd de algemene bespreking voortgezet.

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) stelt vast dat de representatieve organisatie van de automobiellindustrie zich niet tegen een vergroening van de autofiscaliteit kant, al worden wel nog bezwaren geopperd tegen de concrete invulling ervan in voorstel nr. 764. Sommige gesignaleerde problemen zijn oplosbaar:

- De evolutie inzake ecoscore van voertuigen (doordat recenter op de markt gebrachte wagens minder vervuילend zijn) kan, in samenwerking met de constructeurs, stelselmatig worden geüpdated;
- Opmerkingen over tot de weging van CO₂-uitstoot en de uitstoot van stofdeeltjes kunnen worden gepareerd door de aanbrengring van een afzonderlijk vignet voor de twee elementen.

De spreekster begrijpt de weerstand tegen de aanbrengring van een ecoscorevignet op voertuigen niet goed: op andere goederen, zoals koelkasten, wordt de milieuscore reeds lang vermeld en in Frankrijk wordt nu al een ecovignet op wagens aangebracht. Het gaat niet om een stigmatisering van sociaal achtergestelde personen, die in de meeste gevallen immers geen wagen hebben. Bemiddelde personen die met een onaangepaste wagen, een terreinwagen bijvoorbeeld, in de stad rijden, mogen daarentegen wel het signaal krijgen dat zij beter voor een milieuvriendelijke wagen opteren. Naast het ecoscorevignet zijn ook andere maatregelen nodig, zoals een premie voor de installatie van roetfilters.

automobile différenciée. Le secrétaire d'État est d'avis que la proposition de résolution ne peut pas être adoptée telle quelle, mais il prend l'engagement de lancer une concertation avec un certain nombre d'associations en ce qui concerne l'instauration de l'Écoscore.

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) conteste que l'Écoscore vise à «stigmatiser» les voitures et leur conducteur. Il s'agit plutôt de faire prendre conscience à l'automobiliste de l'impact que son véhicule et son comportement au volant ont sur l'environnement et le climat. Le vendeur de voitures ne mentionnera jamais l'Écoscore de sa propre initiative. Dès à présent, des informations vitales obligatoires sont indiquées en tout petits caractères pour qu'elle échappent à l'attention des acheteurs potentiels.

Les euronormes ont fait l'objet d'un consensus au niveau européen; la France et l'Allemagne, pays de grands constructeurs automobiles, ont cependant obtenu un report. La visibilité de l'Écoscore est essentielle.

Après cette première discussion générale, une audition a été organisée (voir chapitre III du présent rapport). La discussion générale a repris après cette audition.

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) constate que l'organisation représentative de l'industrie automobile ne s'oppose pas à l'instauration d'une fiscalité automobile plus verte, même si elle formule encore des objections concernant les modalités concrètes prévues dans la proposition n° 764. Certains problèmes relevés sont solubles:

- L'évolution des véhicules en matière d'Écoscore (des voitures moins polluantes ayant été mises sur le marché dans l'intervalle) peut faire l'objet, en concertation avec les constructeurs, de mises à jour systématiques;
- Les observations relatives à la pondération des émissions de CO₂ et des émissions de particules peuvent être palliées par l'apposition d'une vignette distincte pour les deux éléments.

L'intervenante ne comprend pas bien les réticences à apposer une vignette Écoscore sur les véhicules: sur d'autres biens, tels les réfrigérateurs, le score environnemental est déjà mentionné depuis longtemps et une écovignette est déjà apposée sur les automobiles en France. Il ne s'agit pas de stigmatiser les personnes socialement défavorisées qui, dans leur majorité, n'ont pas de voiture. Les personnes nanties qui roulent en ville au volant d'un véhicule inadapté, un tout-terrain par exemple, peuvent par contre comprendre qu'elles feraient mieux d'opter pour une voiture écologique. Outre la vignette Ecoscore, d'autres mesures s'imposent également, notamment une prime pour l'installation de filtres à particules.

De vorm van het ecoscorevoorstel is minder belangrijk dan de inhoud: het is vooral belangrijk dat er een transparante indicator voor de categorisering van voertuigen op het vlak van milieuvriendelijkheid wordt ingevoerd, hoe die ook wordt genoemd, en dat aan de verschillen tussen wagens op dat vlak gevolgen worden verbonden. Verder is ze zelf ook vragende partij voor een regelmatige updating van de indicator omdat de betrouwbaarheid van het instrument erdoor vergroot wordt.

De heer François Bellot (MR) wijst op het feit dat de federale en gewestelijke overheden reeds inspanningen leveren om de CO₂-uitstoot van voertuigen te verminderen, in het bijzonder door de aankoop van milieuvriendelijke voertuigen aan te moedigen. Ook in de EU werden maatregelen getroffen: over enkele jaren komt er voor wagens een striktere bovengrens voor de uitstoot van CO₂ en schadelijke stoffen.

Zijn alle parameters voor de vaststelling van de ecoscore relevant en zijn er waarborgen zijn voor een correcte, objectieve en geijkte meting van die parameters? Als de overheid een nieuwe regel vaststelt, moet er zekerheid zijn over de technische uitwerking ervan.

Als zones worden gecreëerd waar geen leveringen met vrachtwagens meer mogen gebeuren, dan zou de algemene ecologische weerslag voor de ruimere omgeving wel eens negatief kunnen zijn. Wie vrachtwagens of personenwagens met een negatief milieueffect uit sommige zones wil weren, moet ook meteen in een alternatief voorzien, al dan niet in het kader van een verdere uitbouw van het openbaar vervoer. Zal een oplossing worden gevonden voor minder mobiele personen die in een milieuzone wonen?

In het debat worden de oudste voertuigen, die zeer vervuילend zijn, ongemoeid gelaten. Een belangrijke milieumaatregel zou bestaan in de invoering van stimuli om de vervanging van die wagens te versnellen.

De heer David Lavaux (cdH) is van oordeel dat de omvorming van de ecoscore, een belangrijk element van informatie over een voertuig, tot een wettelijke norm gepaard moet gaan met flankerende maatregelen: de exacte omschrijving van de norm, de oprichting van een controleorganisme, de invoering van een beroepsmogelijkheid voor constructeurs die niet akkoord gaan met de toekenning van een bepaalde ecoscore aan een wagen. Er is dus nood aan een omstandiger uitgewerkte regeling.

De heer David Geerts (sp.a) wenst dat de discussie niet tot de ecoscore wordt beperkt. Steden nemen nu uiteenlopende maatregelen en hebben een belangrijke rol,

La forme de la proposition d'Écoscore est moins importante que son contenu: il est surtout important d'introduire un indicateur transparent permettant de catégoriser les véhicules par rapport à leur prestation écologique, quel que soit le nom qu'on lui donne, et de faire suivre d'effets les différences enregistrées entre les véhicules en ce domaine. L'intervenante est, en outre, également favorable à une révision régulière de l'indicateur dès lors que cela accroîtra la fiabilité de cet instrument.

M. François Bellot (MR) souligne que les autorités fédérales et régionales consentent déjà des efforts en vue de réduire les émissions de CO₂ des voitures, tout particulièrement en encourageant l'acquisition de véhicules écologiques. Des mesures ont également été prises au sein de l'Union européenne: dans quelques années il y aura, pour les voitures, un plafond plus strict d'émission de CO₂ et de substances toxiques.

Tous les paramètres utilisés pour fixer l'Écoscore sont-ils pertinents et y a-t-il des garanties d'une mesure correcte, objective et appropriée de ces paramètres? Si les autorités fixent une nouvelle règle, il faut être sûr de sa mise en œuvre technique.

Créer des zones où il serait interdit d'encore procéder à des livraisons au moyen de camions pourrait avoir une incidence négative globale sur l'environnement plus large. Si l'on veut chasser les camions ou les voitures particulières de certaines zones, il faut prévoir une alternative, que ce soit ou non dans le cadre d'une extension des transports en commun. Trouvera-t-on une solution pour les personnes à mobilité réduite qui vivent dans une zone écologique?

Le débat n'aborde pas la question des véhicules les plus anciens, qui sont très polluants. Une mesure écologique importante consisterait à instaurer des stimulants en vue d'accélérer le remplacement de ces voitures.

M. David Lavaux (cdH) estime que la transformation en norme légale de l'Écoscore, un élément d'information important sur un véhicule, doit aller de pair avec des mesures d'accompagnement: la description exacte de la norme, la création d'un organisme de contrôle, l'introduction d'une possibilité de recours pour les constructeurs qui ne souscrivent pas à l'attribution d'un certain Écoscore à un véhicule. Il est donc nécessaire d'élaborer une réglementation plus détaillée.

M. David Geerts (sp.a) souhaite que la discussion ne se limite pas à l'Ecoscore. Pour le moment, les villes prennent des mesures diverses et jouent un rôle

maar hun inspanningen moeten worden gestroomlijnd. Om het debat op een doeltreffende manier te voeren, moeten de krijtlijnen van het debat duidelijk worden afgebakend: er moet een uniform federaal kader voor de categorisering van voertuigen komen. De steden kunnen vervolgens binnen dat kader initiatieven nemen die aan de lokale situatie aangepast zijn.

Zowel voorstel van resolutie nr. 417 als wetsvoorstel nr. 1108 acht hij vooral toepasbaar op en nuttig voor grote steden.

Mevrouw Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) wijst op het feit dat reeds normen in voege zijn met betrekking tot de CO₂-uitstoot, de uitstoot van fijn stof en de kwaliteit van brandstoffen. Daarnaast is er nog ruimte voor aanvullende maatregelen, zoals milieuzonering, wat geen overdreven verregaande maatregel is: het wetsvoorstel beperkt zich tot de machtiging van steden en gemeenten om een aangepast lokaal beleid uit te werken. Ook op de Lente van het Leefmilieu werd voor milieuzones gepleit.

Het concept van milieuzones is niet nieuw: het werd reeds gelanceerd in het op 11 januari 1999 ingediende wetsvoorstel van de heren Jos Ansoms en Hubert Brouns tot bevordering van het gebruik van emissiearme voertuigen (DOC 49 1917/001). In Duitsland bestaan nu reeds milieuzones, waaruit vooral dieselwagens zonder roetfilter worden geweerd. Het voorstel schrijft zich volledig in het Europese beleid in, dat voor milieuvriendelijke voertuigen steeds strenger wordt.

Bij de invoering van milieuzones zijn overgangsmaatregelen noodzakelijk en is een flexibele aanpak nodig, bijvoorbeeld om grote vrachtwagens terug te dringen op een geleidelijke manier, in functie van de flankerende maatregelen die worden genomen.

De spreekster verwijst ook naar de adviezen van de drie Belgische verenigingen van steden en gemeenten, waaruit blijkt dat de aandacht voor de lokale autonomie in wetsvoorstel nr. 1108 naar waarde wordt geschat: bij aanneming ervan zullen enkel gemeenten die het wensen de gelegenheid krijgen om milieuzones in te stellen, binnen het voorliggend federaal kader.

Er is nood aan strengere voertuignormen, maar het beleid evolueert op dat vlak te traag. In afwachting van wijzigingen aan het regelgevend kader zijn milieuzones wenselijk om de leefbaarheid van stadskernen te waarborgen.

important, mais leurs efforts doivent être rationalisés. Afin de mener un débat efficace, il convient de définir clairement ses lignes directrices: il faut instaurer un cadre fédéral uniforme pour la catégorisation des véhicules. Dans ce cadre, les villes pourront ensuite prendre des initiatives adaptées à la situation locale.

Il estime que tant la proposition de résolution n° 417 que la proposition de loi n° 1108 sont surtout applicables et utiles dans les grandes villes.

Mme Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) souligne le fait que des normes sont déjà en vigueur en ce qui concerne les émissions de CO₂, les émissions de particules fines et la qualité des carburants. Il y a encore de la marge pour des mesures complémentaires, comme les zones écologiques, ce qui n'est pas une mesure excessive: la proposition de loi se limite à habiliter les villes et les communes à élaborer une politique locale adaptée. Au Printemps de l'Environnement également, on a plaidé en faveur de zones écologiques.

Le concept des zones écologiques n'est pas neuf: il avait déjà été lancé dans la proposition de loi du 11 janvier 1999 de MM. Jos Ansoms et Hubert Brouns visant à promouvoir l'utilisation de véhicules propres (DOC 49 1917/001). En Allemagne, il existe d'ores et déjà des zones écologiques dont sont essentiellement exclues les voitures diesel non équipées d'un filtre à suie. La proposition s'inscrit entièrement dans le cadre de la politique européenne, qui devient de plus en plus sévère pour les véhicules non respectueux de l'environnement.

Lors de l'instauration des zones écologiques, des mesures de transition sont indispensables et une approche flexible est nécessaire, par exemple afin d'en exclure progressivement les gros camions, en fonction des mesures d'accompagnement prises.

L'intervenante renvoie également aux avis formulés par les trois unions des villes et communes belges, d'où il ressort qu'elles apprécient que la proposition de loi n° 1108 soit attentive à l'autonomie locale: en cas d'adoption, seules les communes qui le souhaitent auront l'opportunité d'instaurer des zones écologiques, dans le cadre fédéral à l'examen.

Des normes plus strictes en matière de véhicules sont nécessaires, mais la politique évolue trop lentement dans le domaine. Dans l'attente de modifications du cadre réglementaire, il est souhaitable d'instaurer des zones écologiques afin de garantir la viabilité des centres urbains.

De spreekster acht ten slotte de toevoeging van de ecoscore aan de over een voertuig beschikbare informatie zinvol omdat het om een duidelijker getal gaat dan de CO₂-uitstoot, waar de meeste personen zich weinig bij kunnen voorstellen.

Wat voorstel nr. 764 betreft, wijst *de heer Jef Van den Bergh (CD&V)* op de EU-verplichting om bij de verkoop van wagens de CO₂-uitstoot te vermelden. De voorliggende aanbeveling impliceert dat voortaan twee gegevens zullen worden vermeld: de CO₂-uitstoot en de ecoscore. Gaat dat niet voor verwarring zorgen, in het bijzonder omdat inzake CO₂-uitstoot een zo laag mogelijk cijfer wordt nagestreefd, terwijl de ecoscore van een voertuig beter is naarmate hij hoger is? De ecoscore is een nuttiger informatie-instrument dan de CO₂-uitstoot, maar er is een beslissing van de EU nodig om de verplichte vermelding van de CO₂-uitstoot van wagens af te schaffen.

De spreker wijst op het feit dat de ecoscore van elke wagen van om het even welk bouwjaar op de website van het VITO kan worden geraadpleegd.

De staatssecretaris voor Mobiliteit onderschrijft de doelstellingen van voorstel nr. 417.

De invoering van milieuzones, conform voorstel nr. 1108, kan niet uitsluitend van de lokale overheden uitgaan: de invoering van uiteenlopende regelingen in onze steden zou de leefbaarheid van de centra niet ten goede komen. Overleg met de plaatselijke handelaars en transporteurs is absoluut noodzakelijk om een vlotte bevoorrading te verzekeren en om tijdig alternatieven uit te werken; ook met het advies van de verenigingen van steden en gemeenten moet rekening worden gehouden.

Ten gronde geniet een algemeen beleid de voorkeur boven de instelling van milieuzones: binnen een Europees kader dienen strengere voertuignormen te worden opgelegd voor het hele grondgebied omdat de grootste luchtvervuiling niet altijd wordt aangetroffen in de zones waar de uitstoot van fijn stof het grootst is. Ook kunnen vraagtekens worden geplaatst bij de afdwingbaarheid van milieuzones en de mogelijke stigmatisering van sommige bevolkingsgroepen.

De spreker is van oordeel dat mevrouw Van der Straeten een te selectieve lezing van de adviezen van de verenigingen van steden en gemeenten geeft. In alle adviezen wordt kritiek geformuleerd op het concept van milieuzones:

L'intervenante estime enfin que l'ajout de l'Écoscore aux informations disponibles relatives à un véhicule est utile parce qu'il s'agit d'un chiffre plus clair que celui des émissions de CO₂, qui n'est guère éloquent pour la plupart des gens.

En ce qui concerne la proposition n° 764, *M. Jef Van den Bergh (CD&V)* attire l'attention sur l'obligation imposée par l'Union européenne de mentionner les émissions de CO₂ lors de la vente de véhicules. La recommandation à l'examen implique que deux données seront désormais indiquées: les émissions de CO₂ et l'Écoscore. Cela ne prêterait-il pas à confusion, d'autant qu'en matière de d'émissions de CO₂ l'objectif est d'atteindre un chiffre le plus bas possible, alors que l'Écoscore d'un véhicule est d'autant meilleur qu'il est élevé? L'Écoscore est un outil d'information plus utile que les émissions de CO₂, mais la suppression de l'obligation de mentionner les émissions de CO₂ des véhicules requiert une décision de l'Union européenne.

L'intervenant fait observer que l'Écoscore de tout véhicule de quelque année de construction que ce soit peut être consulté sur le site internet du VITO.

Le secrétaire d'État à la Mobilité souscrit aux objectifs poursuivis par la proposition n° 417.

L'instauration de zones écologiques, conformément à la proposition de loi n° 1108, ne peut être laissée aux seules autorités locales: l'instauration de réglementations divergentes dans nos villes ne favoriserait pas la viabilité des centres-villes. Il est indispensable d'organiser une concertation avec les commerçants locaux et les transporteurs afin de garantir la facilité d'approvisionnement et d'élaborer, en temps utiles, des alternatives; il convient également de tenir compte de l'avis des unions des villes et communes.

Sur le fond, la mise en œuvre d'une politique globale est préférable à l'instauration de zones écologiques: dans un contexte européen, des normes plus sévères doivent être imposées aux véhicules sur l'ensemble du territoire car la pollution atmosphérique la plus forte n'est pas toujours enregistrée dans les zones où les émissions de particules fines sont les plus importantes. L'on peut également s'interroger sur le caractère contraignant des zones écologiques et sur le risque de stigmatisation de certains groupes au sein de la population.

L'intervenant considère que Mme Van der Straeten fait une lecture trop sélective des avis des associations des villes et communes. Tous les avis critiquent le concept des zones écologiques.

– In het advies van de Vereniging van Stad en Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt expliciet gepleit voor een regeling op een hoger niveau dan de gemeenten (wegens de algemene urbanisatie van de Brusselse agglomeratie);

– In het advies van de Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten wordt gewezen op het feit dat luchtvervuiling niet aan grenzen stopt;

– De strekking van het advies van de Waalse Vereniging van Steden en Gemeenten is overwegend negatief: gemeentelijke reglementen verdienen volgens die instelling niet de voorkeur.

Hoe gaat men ervoor zorgen dat vervuilende voertuigen uit milieuzones wegblijven? Omdat de overheid om de genoemde redenen beter niet opteert voor een zichtbaar vignet op wagens, zal de naleving van de norm moeilijk kunnen worden gehandhaafd.

Mevrouw Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) hekelt het advies van de Vereniging van Stad en Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: de permanente strijd tussen gemeenten en Gewest over bevoegdheden leidt tot inertie en tot een onvoldoende adequate aanpak van tal van problemen.

V. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMING VAN VOORSTEL NR. 1108

Artikel 1

Artikel 1 wordt verworpen met 7 tegen 1 stem en 1 onthouding. Bijgevolg vervalt het wetsvoorstel.

VI. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN VAN VOORSTEL NR. 764

A. Consideransen

Considerans A

Over deze consideransen worden geen opmerkingen gemaakt.

Hij wordt aangenomen met 10 stemmen en 1 onthouding.

Considerans B

Deze consideransen geeft geen aanleiding tot debat.

Hij wordt eenparig aangenomen.

– Dans son avis, l'Association de la ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale plaide explicitement pour que la réglementation se fasse à un niveau plus élevé que celui des communes (compte tenu de l'urbanisation globale de l'agglomération bruxelloise);

– La *Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten* souligne que la pollution atmosphérique ne s'arrête pas aux frontières;

– La tendance générale de l'avis de l'Union des villes et communes de Wallonie est défavorable: l'institution ne privilégie pas les règlements communaux;

Comment s'assurera-t-on que les véhicules polluants restent en dehors des zones écologiques? Dès lors que, pour les raisons précitées, il est préférable que les pouvoirs publics écartent l'option de la vignette apposée de manière visible sur les voitures, il sera difficile de faire respecter la norme.

Mme Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) fustige l'avis de l'Association de la ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale: la rivalité permanente entre commune et Région en matière de compétences est source d'inertie et se traduit par une approche insuffisamment adéquate de nombreux problèmes.

V. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTE DE LA PROPOSITION N° 1108

Article 1^{er}

L'article 1^{er} est rejeté par 7 voix contre une et une abstention. La proposition de loi devient par conséquent sans objet.

VI. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTE DE LA PROPOSITION N° 764

A. Considérants

Considérant A

Ce considérant ne donne lieu à aucune observation.

Il est adopté par 10 voix et une abstention.

Considérant B

Ce considérant ne donne lieu à aucune observation.

Il est adopté à l'unanimité.

Considerans C

Over deze considerans worden geen opmerkingen gemaakt.

Hij wordt aangenomen met 9 stemmen en 2 onthoudingen.

Considerans D

Deze considerans geeft geen aanleiding tot debat.

Hij wordt eenparig aangenomen.

Considerans E

Over deze considerans worden geen opmerkingen gemaakt.

Hij wordt verworpen met 8 tegen 1 stem en 2 onthoudingen.

B. Aanbevelingen*Aanbeveling 1*

Amendement nr. 2 (DOC 0764/002) wordt ingediend door mevrouw Snoy et d'Oppuers.

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) legt uit dat bij aanneming van amendement nr. 1 tot weglating van aanbeveling 2 aanbeveling 1 moet worden herschreven: de etikettering vervalt, maar de ecoscore dient wel steeds meer als referentie te worden gebruikt om concreet gestalte te geven aan een beleid ter bestrijding van de luchtvervuiling als gevolg van het autoverkeer.

De spreekster wijst op de algemene erkenning van het wetenschappelijk gehalte van de vaststelling van de ecoscore door het VITO. Het Vlaams en Brussels Hoofdstedelijk Gewest werken momenteel aan een koppeling van fiscaliteit en ecoscore. Aangezien voorliggende tekst een voorstel van resolutie is, wordt de concrete uitvoering van de aanbevelingen aan de regering overgelaten.

De staatssecretaris bevestigt dat de vaststelling van de ecoscore door het VITO op wetenschappelijk vlak niet wordt betwist. Wel zijn sommige actoren (het Waals Gewest, Febiac) van oordeel dat een klein land als België er beter aan doet enkel het Europese systeem te volgen, volgens hetwelke enkel de CO₂-uitstoot moet worden vermeld.

Considérant C

Ce considérant ne donne lieu à aucune observation

Il est adopté par 9 voix et 2 abstentions.

Considérant D

Ce considérant ne donne lieu à aucune observation.

Il est adopté à l'unanimité.

Considérant E

Ce considérant ne donne lieu à aucune observation.

Il est rejeté par 8 voix contre une et 2 abstentions.

B. Recommandations*Recommandation n°1*

Mme Snoy et d'Oppuers présente l'amendement n°2 (DOC 0764/002).

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) explique que, par suite de l'adoption de l'amendement n°1 tendant à supprimer la recommandation n°2, il convient de remplacer cette dernière par «recommandation n°1»: l'étiquetage est supprimé, mais l'Écoscore doit toujours être utilisé comme référence pour mettre en œuvre des politiques de lutte contre la pollution atmosphérique due au trafic automobile.

L'intervenante souligne la reconnaissance générale de la valeur scientifique de l'Écoscore, élaboré par le VITO. Actuellement, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale tentent de faire de l'Écoscore un instrument fiscal. Étant donné que le texte à l'examen est une proposition de résolution, c'est le gouvernement qui se chargera de la mise en œuvre des recommandations.

Le secrétaire d'État confirme que l'élaboration de l'Écoscore par le VITO n'est pas contestée d'un point de vue scientifique, même s'il est vrai que certains acteurs (Région wallonne, Febiac) estiment qu'un petit pays tel que la Belgique ferait mieux de ne suivre que le système européen, selon lequel seules les émissions de CO₂ doivent être mentionnées.

De spreker stemt in met het amendement. Hij herhaalt zijn stelling dat de ecoscore een goed instrument is om het bewustzijn rond de milieu-impact van auto's te vergroten, al is het niet noodzakelijk de enig denkbare indicator. De goede ecoscore van een wagen kan een verkoopargument worden, zeker als de autofiscaliteit op de indicator zou worden gebaseerd.

Amendement nr. 2 wordt aangenomen met 9 stemmen en 2 onthoudingen. De aanbeveling wordt dus vervangen.

Aanbeveling 2

Amendement nr. 1 (DOC 52 0764/002) wordt ingediend door mevrouw Snoy et d'Oppuers. Het strekt tot de weglating van aanbeveling 2.

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) stelt de weglating van de aanbeveling voor omdat het om de meest betwiste aanbeveling gaat. Ook de Vlaamse regering, die in haar advies akkoord gaat met de aanbevelingen 1 en 3, verwerpt de invoering van verplichte etikettering op alle in België ingeschreven voertuigen. Om een consensus over het voorstel van resolutie mogelijk te maken, stapt zij op dit moment af van de verplichte aanbrenging van een ecoscorevignet, al sluit zij de invoering van dergelijke verplichting niet uit in een latere fase, als het draagvlak voor dergelijke maatregel is gegroeid.

De heer Bruno Van Grootenbrulle (PS) geeft zijn goedkeuring aan het amendement omdat de permanente aanbrenging van een vignet op rijdende voertuigen de facto categorieën van personen zou invoeren: minder kapitaalkrachtige chauffeurs die met een oude, meer vervuulende wagen rijden, zouden er zich gestigmatiseerd door kunnen voelen.

De staatssecretaris voor Mobiliteit gaat akkoord met het amendement: door de weglating van de aanbeveling over de verplichte aanbrenging van een ecoscorevignet vervallen de bezwaren die verband houden met de stigmatisering van chauffeurs, die een gevolg zou zijn geweest van de permanente aanbrenging van een vignet.

Amendement nr. 1 wordt aangenomen met 10 stemmen en 1 onthouding. Bijgevolg vervalt de aanbeveling.

Aanbeveling 3

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) hecht belang aan het behoud van een zichtbare

L'intervenant marque son accord sur l'amendement. Il répète sa thèse selon laquelle l'Écoscore est un bon instrument permettant une meilleure prise de conscience de l'impact environnemental de la voiture, bien qu'il ne soit pas nécessairement le seul indicateur possible. Le bon Écoscore d'un véhicule peut devenir un argument de vente, surtout si la fiscalité automobile est fixée en fonction de cet indicateur.

L'amendement n°2 est adopté par 9 voix et 2 abstentions. La recommandation est donc remplacée.

Recommandation 2

Mme Snoy et d'Oppuers présente l'amendement n° 1 (DOC 52 0764/002) tendant à supprimer la recommandation 2.

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) propose la suppression de la recommandation, parce qu'il s'agit de la recommandation la plus contestée. Le gouvernement flamand qui, dans son avis, marque son accord sur les recommandations 1 et 3, rejette, lui aussi, l'instauration de l'étiquetage obligatoire sur tous les véhicules immatriculés en Belgique. Afin de permettre l'obtention d'un consensus sur la proposition de résolution, elle renonce pour l'heure à l'apposition obligatoire d'une vignette «Écoscore», même si elle n'exclut pas l'instauration de cette obligation dans une phase ultérieure, lorsque cette mesure bénéficiera d'un soutien suffisant.

M. Bruno Van Grootenbrulle (PS) marque son accord sur l'amendement, parce que l'apposition permanente d'une vignette sur les véhicules en circulation instaurerait de facto des catégories de personnes: les conducteurs moins fortunés, qui conduisent un véhicule ancien et plus polluant, pourraient de ce fait se sentir stigmatisés.

Le secrétaire d'État à la Mobilité souscrit à l'amendement: la suppression de la recommandation relative à l'apposition obligatoire d'une vignette «Ecoscore» lève les objections concernant la stigmatisation des conducteurs qu'aurait entraînée cette mesure.

L'amendement n° 1 est adopté par 10 voix et une abstention. La recommandation devient par conséquent sans objet.

Recommandation 3

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) accorde de l'importance au maintien d'une mention

vermelding van de ecoscore bij elke vorm van reclame voor een voertuig. Nu wordt in reclame enkel de CO₂-uitstoot vermeld, waardoor de uitstoot van fijn stof en de geluidsoverlast onderbelicht blijven.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) herinnert aan het feit dat de EU momenteel de vermelding van de CO₂-uitstoot van een voertuig oplegt. De ecoscore is op zich een betere indicator omdat er meer relevante elementen in vervat zijn, maar er kunnen vraagtekens worden geplaatst bij de transparantie van de informatie voor de consument wanneer zowel de CO₂-uitstoot als de ecoscore moeten worden vermeld (in het bijzonder omdat milieuvriendelijke wagens een lage CO₂-uitstoot en een hoge ecoscore behalen). De kans bestaat dus dat consumenten de twee milieugerelateerde vermeldingen moeilijk zullen begrijpen. Hij is dus niet gekant tegen de verplichte vermelding van de ecoscore, maar geeft er de voorkeur aan dat op EU-niveau wordt gepleit voor een vervanging van de vermelding van de CO₂-uitstoot door de ecoscore.

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) benadrukt dat de ecoscore een zeer duidelijke indicator is. Het kan geen groot probleem zijn om in reclame twee vermeldingen verplicht te maken en dus iets meer ruimte te laten voor de vermelding van milieuprestaties.

De staatssecretaris voor Mobiliteit wijst op het feit dat consumenteninformatie over de milieu-impact van voertuigen niet nieuw is; zo kan worden verwezen naar het koninklijk besluit van 5 september 2001 betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot bij het op de markt brengen van nieuwe personenauto's.

Het artikel wordt verworpen met 5 tegen 2 stemmen en 4 onthoudingen. Bijgevolg vervalt de aanbeveling.

C. Opschrift

Amendement nr. 3 (DOC 52 0764/002) wordt ingediend door *mevrouw Snoy et d'Oppuers*. Het strekt ertoe het opschrift in overeenstemming te brengen met de gewijzigde inhoud als gevolg van de aanneming van de amendementen nr. 1 en 2.

Amendement nr. 3 wordt aangenomen met 9 stemmen en 2 onthoudingen. Bijgevolg wordt het opschrift gewijzigd.

visible de l'Ecoscore d'un véhicule lors de toute forme de promotion publicitaire le concernant. À l'heure actuelle, la publicité ne mentionne que l'émission de CO₂, de sorte que les informations relatives à l'émission de particules fines et aux nuisances sonores demeurent dans l'ombre.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) rappelle que l'Union européenne impose aujourd'hui la mention des émissions de CO₂ des véhicules. En soi, l'ecoscore est un meilleur indicateur dès lors qu'il contient plus d'éléments pertinents. Cependant, on peut s'interroger sur la lisibilité des informations pour le consommateur s'il devient obligatoire de mentionner à la fois les émissions de CO₂ et l'ecoscore (en particulier parce que les voitures respectueuses de l'environnement affichent un niveau d'émissions de CO₂ bas et un Écoscore élevé). En d'autres termes, les consommateurs risquent d'avoir des difficultés à comprendre les deux mentions environnementales. Il n'est dès lors pas opposé à l'obligation de mentionner l'ecoscore mais préfère que l'on plaide, au niveau européen, pour le remplacement de la mention des émissions de CO₂ par l'Écoscore.

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) souligne que l'ecoscore est un indicateur très clair. Il ne doit pas être très compliqué de rendre deux mentions obligatoires dans les publicités et donc de prévoir un peu plus de place pour la mention des prestations environnementales.

Le secrétaire d'État à la Mobilité souligne que la mention d'informations sur l'empreinte environnementale des véhicules n'est pas neuve. Il renvoie, à titre d'exemple, à l'arrêté royal du 5 septembre 2001 concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves.

Cet article est rejeté par 5 voix contre 2 et 4 abstentions. Par conséquent, cette recommandation devient sans objet.

C. Intitulé

Mme Snoy et d'Oppuers présente un amendement (n° 3, DOC 52 0764/002) tendant à modifier l'intitulé afin qu'il soit en concordance avec les modifications découlant de l'adoption des amendements n°s 1 et 2.

L'amendement n° 3 est adopté par 9 voix et 2 abstentions. L'intitulé est dès lors modifié.

D. Stemming over het geheel

Het voorstel van resolutie, zoals gewijzigd, wordt aangenomen met 9 stemmen en 2 onthoudingen.

De rapporteurs,

Jenne DE POTTER
Jef VAN DEN BERGH

De voorzitter,

François BELLOT

D. Vote sur l'ensemble

La proposition de résolution, telle qu'elle a été modifiée, est adoptée par 9 voix et 2 abstentions.

Les rapporteurs,

Jenne DE POTTER
Jef VAN DEN BERGH

Le président,

François BELLOT