

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1971-1972.

12 APRIL 1972

WETSVOORSTEL

tot bestrijding van de luchtverontreiniging
verwekt door motorrijtuigen.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De wet van 28 december 1964 op de bestrijding van de luchtverontreiniging (*Belgisch Staatsblad* van 14 januari 1965) is een kaderwet. Om doeltreffend te zijn moet deze wet gevolgd worden door uitvoeringsbesluiten.

De vier voornaamste vormen van luchtverontreiniging zijn die veroorzaakt door :

- de motorvoertuigen;
- de industrie;
- de huishoudelijke verwarmingsinstallaties;
- de thermische centrales.

Het onderhavige wetsvoorstel beperkt zich tot eerste aspect.

De luchtverontreiniging verwekt door motorrijtuigen kan op haar beurt bestreden worden door :

- het controleren van slecht afgestelde of versleten motoren;
- het aanbrengen van een apparatuur om de uitlaatgassen te vernietigen;
- het verminderen van het gebruik van lood als antiklop middel in benzine;
- het gebruik van energieproducten die de lucht minder verontreinigen dan benzine.

I. — De controle op slecht afgestelde of versleten motoren.

Een zeer groot gedeelte van de huidige luchtverontreiniging wordt verwekt door slecht ingestelde of versleten motoren. Het is een factor die volledig kan uitgeschakeld worden.

In analogie met een politiemaatregel die in de Parijse agglomeratie werd genomen, heeft de Minister van Verkeerswezen twee koninklijke besluiten genomen.

Chambre des Représentants

SESSION 1971-1972.

12 AVRIL 1972

PROPOSITION DE LOI

relative à la lutte contre la pollution atmosphérique causée par les véhicules automobiles.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La loi du 28 décembre 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique, (*Moniteur belge* du 14 janvier 1965) est une loi-cadre. Pour être efficace, elle doit être suivie d'arrêtés d'exécution.

Les quatre formes principales de pollution atmosphérique proviennent respectivement :

- des véhicules automobiles;
- de l'industrie;
- des installations de chauffage;
- des centrales thermiques.

La présente proposition de loi concerne uniquement la première de ces formes.

La pollution atmosphérique causée par les véhicules automobiles peut-être combattue à son tour par :

- le contrôle de moteurs mal réglés ou usés;
- le placement d'un dispositif destiné à détruire les gaz d'échappement;
- la réduction de l'emploi de plomb comme antidétonant dans l'essence;
- le recours à des sources d'énergie qui sont moins polluantes que l'essence.

I. — Le contrôle des moteurs mal réglés ou usés.

La pollution atmosphérique actuelle est due pour une large part aux moteurs mal réglés ou usés. Ce facteur peut être éliminé totalement.

Par analogie avec une mesure de police prise dans l'agglomération parisienne, le Ministre des Communications a proposé de prendre deux arrêtés royaux.

Het eerste koninklijk besluit dat dateert van 19 juli 1971, (*Belgisch Staatsblad* van 29 juli 1971), werd op 1 oktober 1971 van kracht. Het is een koninklijk besluit dat bestemd is voor de automobielenijverheid. Bij stationair draaien zullen de uitlaatgassen niet meer dan 4,5 % koolmonoxyde van het totaal volume mogen bevatten, terwijl de hoeveelheid koolwaterstoffen, welke aanwezig mag zijn in de niet door de motor opnicuw aangezogen cartergassen minder moet bedragen dan 0,15 % van de hoeveelheid door de motor gebruikte brandstof.

Dit koninklijk besluit werd door een tweede gevolgd op 11 november 1971 (*Belgisch Staatsblad* van 1 december 1971). Hierin wordt bepaald dat de voertuigen derwijze moeten afgesteld worden dat zij het gehalte aan koolstofmonoxyde, dat 4,5 % is volgens het eerste besluit, niet overtreffen. Deze controle wordt ook ingevoerd bij de technische controle der tweedehandswagens en wagens die ouder zijn dan vier jaar. Tijdens een overgangperiode tot 1 oktober 1972 is 5,5 % toegelaten.

Het besluit stelt de modaliteiten van meting vast.

Drie belangrijke opmerkingen kunnen desaangaande worden gemaakt. De eerste heeft betrekking op de tekst van het koninklijk besluit zelf. In het blad « Touring-Wegenhulp » van 7 december 1971 lezen wij o.m. :

« Artikel 1 van die bepalingen voorziet dat onder de toepassing ervan vallen, de motoren waarvan het type moet goedgekeurd zijn krachtens artikel 3 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 betreffende de technische eisen waaraan de motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen. Welnu, dit artikel 3 is slechts van toepassing voor de voertuigen in het verkeer gebracht na 14 juni 1969, volgens artikel 54 van het koninklijk besluit van 14 januari 1971 waarbij artikel 79 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 werd gewijzigd. Moet men daaruit afleiden dat alleen de voertuigen in het verkeer gebracht na 14 juni 1969 onderworpen zijn aan dat nieuw koninklijk besluit van 8 november 1971 ?

Men zou het kunnen geloven bij het ontleden van die verschillende bepalingen. Nochtans, naar ingewonnen inlichtingen aan officiële bron moeten wij besluiten dat het de bedoeling is van de wetgever die nieuwe maatregelen toe te passen op alle motorvoertuigen die op de openbare weg rijden, welke ook de datum zij waarop ze voor het eerst in dienst werden gesteld.

Dat moet men volgens de minister afleiden uit de woorden « waarvan het type moet goedgekeurd zijn krachtens artikel 3 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 » die voorkomen in artikel 1 van dit nieuw koninklijk besluit.

Wij zijn van oordeel dat men die bepalingen klaarder had kunnen opstellen en men kan zich afvragen hoe de rechtspraak ze eventueel zal interpreteren. »

Deze bemerkingen zijn ook de onze. De aangeklaagde onnauwkeurigheid is te wijten aan het feit dat men een koninklijk besluit heeft willen nemen, dat gehecht is aan een ander koninklijk besluit, te weten dit van 15 maart 1968 betreffende de technische eisen waaraan de motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen.

Er is derhalve slechts één middel om betwisting te voorkomen : een nieuwe wet maken die niet verwijst naar de technische eisen die bij een ander koninklijk besluit worden gesteld.

De tweede opmerking heeft betrekking op de beperkingen in de wet. Inderdaad, de opgelegde maatregelen sluiten uitdrukkelijk de motorvoertuigen uit waarvan het door de constructeur aangegeven technisch toelaatbare maximum gewicht minder bedraagt dan 400 kg of waarvan de maximum snelheid wegens de bouw lager is dan 50 km per uur.

Le premier, qui date du 19 juillet 1971 (*Moniteur belge* du 29 juillet 1971), est entré en vigueur le 1^{er} octobre 1971. Il s'agit d'un arrêté royal qui s'adresse à l'industrie automobile. Il prescrit qu'au ralenti, la teneur en monoxyde de carbone des gaz d'échappement ne pourra dépasser 4,5 % du volume total, cependant que la masse des hydrocarbures contenus dans les gaz de carter non réaspirés par le moteur devra être inférieure à 0,15 % de la masse du carburant consommé par le moteur.

Cet arrêté royal a été suivi, le 8 novembre 1971, d'un deuxième arrêté (*Moniteur belge* du 11 novembre 1971). Il y est précisé que les véhicules doivent être réglés de manière que la teneur en monoxyde de carbone ne dépasse pas les 4,5 % prévus au premier arrêté. Un contrôle est également instauré à l'occasion du contrôle technique des voitures d'occasion et des voitures mises en circulation depuis plus de quatre ans. Au cours d'une période transitoire se terminant au 1^{er} octobre 1972, une teneur de 5,5 % sera tolérée.

L'arrêté fixe les modalités de mesurage.

Trois observations peuvent être faites à cet égard : la première porte sur le texte de l'arrêté royal même. Dans le *Journal de Touring-Secours* du 7 décembre 1971, on peut lire notamment :

« L'article premier de ces dispositions prévoit qu'elles sont applicables aux moteurs dont le type doit être agréé en vertu de l'article 3 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques. Or, cet article 3 n'est applicable qu'aux véhicules mis en circulation après le 14 juin 1969, conformément à l'article 54 de l'arrêté royal du 14 janvier 1971, qui a modifié l'article 79 de l'arrêté royal du 15 mars 1968. Faut-il en conclure que seuls les véhicules mis en circulation après le 14 juin 1969 sont soumis au nouvel arrêté royal du 8 novembre 1971 ?

On pourrait le croire en analysant ces diverses dispositions. Néanmoins, renseignements pris aux sources officielles, nous devons conclure que l'intention du législateur est d'appliquer les dispositions nouvelles à tous les véhicules à moteur qui circulent sur la voie publique, quelle que soit la date de leur première mise en service.

C'est ce qu'il convient de déduire, selon le Ministre, des mots « dont le type doit être agréé en vertu de l'article 3 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 » qui figurent à l'article premier du nouvel arrêté royal.

Nous estimons que ces dispositions auraient pu être rédigées plus clairement et il est permis de se demander comment la jurisprudence les interprétera le cas échéant. »

Nous faisons nôtres ces observations. L'imprécision déplorée est due au fait qu'on a voulu prendre un arrêté royal corrélatif avec un autre arrêté royal : celui du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques.

Pour éviter toute contestation, il n'y a qu'un moyen : élaborer une nouvelle loi, qui ne se référera pas aux conditions techniques fixées par un autre arrêté royal.

La deuxième observation concerne les limitations de la loi. En effet, les mesures imposées excluent expressément les véhicules automobiles à moteur dont le poids maximum techniquement admissible déclaré par le constructeur est inférieur à 400 kg ou dont la vitesse maximale, du fait de sa construction, est inférieure à 50 km à l'heure.

Wij moeten daaraan ook toevoegen dat volgens de verkeersreglementering onder « motorvoertuig » moet worden verstaan elk voertuig met eigen beweegkracht, met uitsluiting van de rijwielen met hulpmotor, de motorrijwielen met of zonder zijspan, de motordriewielers en de motorvierwielers.

Bijgevolg zullen later voor dergelijke voertuigen gelijkwaardige beschikkingen moeten genomen worden.

De derde opmerking betreft de controle. Een wet of besluit heeft slechts waarde indien het toegepast kan worden.

Bijgevolg stellen er zich een aantal vragen : werd de rijkswacht en de politie en de andere beambten, bevoegd om te waken over deze toepassing van dit besluit uitgerust met de nodige apparatuur ?

Bij het verschijnen van dit besluit was dit niet het geval, zodat het besluit een dode letter zal blijven zolang er geen meetapparaten voorhouden zijn.

Werden de installaties der technische controle van de vereiste apparaten voorzien ? Ook hier geldt dezelfde opmerking.

Gaat het hier om de zoveelste uitgave van een wet die nooit toegepast zal worden bij gebrek aan de nodige apparatuur ?

In dit verband brengen wij de reglementering in herinnering betreffende het meten van de rook voortkomende van de uitlaatgassen van autovoertuigen voorzien van een dieselmotor. In artikel 39 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, dat in feite een koninklijk besluit van 1 juli 1961 herneemt, wordt bepaald op welke wijze de rook moet gemeten worden, terwijl een ministerieel besluit van 2 juli 1961 de apparatuur beschrijft aan de hand waarvan deze rook moet worden gemeten.

Een dergelijke apparatuur werd nooit verstrekt, zodat bovenvermeld koninklijk besluit onmogelijk kon worden toegepast. Inderdaad, toen de politie, voortgaande op het oog, proces-verbaal opstelde, heeft de Raad van State op 4 september 1967 bepaald dat alleen de rook gemeten mocht worden met de apparatuur vermeld in het koninklijk besluit van 1 juli 1964. Hieruit blijkt nogmaals dat wetten en besluiten nutteloos zijn indien de technische middelen niet voorhanden zijn.

II. — De vernietiging van de uitlaatgassen.

De uitlaatgassen van goed afgestelde motoren kunnen verder vernietigd worden. Sommige fabrikanten zijn hiermede reeds begonnen en brengen wagens op de markt met een ingebouwde apparatuur om de uitlaatgassen gedeeltelijk te vernietigen.

Hierdoor kan het gehalte aan koolstofmonoxyde dat 3,1 % bedraagt van het normale volume van de uitlaatgassen van een met benzine aangedreven explosiemotor, in belangrijke mate verminderd worden en kan het gehalte aan koolwaterstoffen eveneens dalen.

Zo zullen in de Verenigde Staten vanaf 1 januari 1975 alle nieuwe wagens, zowel van eigen productie als ingevoerd, over dergelijke ingebouwde apparatuur moeten beschikken. Wij stellen voor dat in ons land een gelijkaardige reglementering zou worden ingevoerd.

III. — De heffing van extra-belasting op loodhoudende benzine.

Bepaalde additieven, zoals loodderivaten die als antiklop-middel in benzine gebruikt worden, verontreinigen de lucht. Loodproducten worden door de mens opgenomen.

Il convient encore d'ajouter qu'en vertu de la législation relative au roulage, il y a lieu d'entendre par « véhicule automobile à moteur » tout véhicule automobile à l'exclusion des bicyclettes à moteur auxiliaire, des motocyclettes avec ou sans side-car, des tricycles à moteur et des quadricycles à moteur.

Par conséquent, il faudra prendre ultérieurement des mesures analogues pour ces véhicules.

La troisième observation porte sur le contrôle. Une loi ou un arrêté n'ont de valeur que s'ils peuvent être appliqués.

Or il est permis de se poser un certain nombre de questions : la gendarmerie et la police ainsi que les autres agents chargés de veiller à l'application de l'arrêté disposent-ils des appareils requis ?

Tel n'était pas le cas lors de la publication de l'arrêté, de sorte que celui-ci restera lettre morte aussi longtemps que les appareils de mesure ne seront pas disponibles.

Les installations de contrôle technique ont-elles été équipées des appareils nécessaires ? Ici également la réponse est identique.

S'agit-il, en l'occurrence, de la tantième mouture d'une loi qui ne sera jamais appliquée par manque des appareils requis ?

A cet égard, nous rappellerons la législation relative aux fumées provenant des gaz d'échappement des véhicules automobiles à moteur diesel. L'article 39 de l'arrêté royal du 15 mars 1968, qui reprend en fait un arrêté royal du 1^{er} juillet 1961, précise les modalités de mesurage des fumées, cependant qu'un arrêté ministériel du 2 juillet 1964 décrit les appareils qui doivent permettre de mesurer ces fumées.

Ces appareils n'ont jamais été fournis, de sorte que l'application de l'arrêté royal précité a toujours été impossible. En effet, lorsque la police a rédigé des procès-verbaux en se basant sur la vue, le Conseil d'Etat a précisé, le 4 septembre 1967, que les fumées ne peuvent être mesurées qu'au moyen des appareils prévus par l'arrêté royal du 1^{er} juillet 1964. Il s'ensuit une fois encore que les lois et les arrêtés sont insuffisants si les moyens techniques font défaut.

II. — La destruction des gaz d'échappement.

Il est possible d'arriver à une combustion plus complète des gaz d'échappement de moteurs bien réglés. Certains fabricants se sont déjà engagés dans cette voie en mettant en vente des voitures auxquelles est incorporé un dispositif permettant la destruction partielle des gaz d'échappement.

C'est ce qui permet de réduire sensiblement la teneur en CO (monoxyde de carbone), qui est de 3,1 % du volume normal des gaz d'échappement d'un moteur à explosion alimenté à l'essence, ainsi que la teneur en hydrocarbures.

Ainsi, aux Etats-Unis, à partir du 1^{er} janvier 1975, toutes les voitures neuves, tant celles qui y sont produites que celles qui sont importées, doivent être équipées d'un tel dispositif. Nous proposons d'appliquer également cette réglementation dans notre pays.

III. — L'instauration d'une surtaxe sur l'essence contenant du plomb.

Certains additifs, tels que des dérivés de plomb qui sont utilisés comme antidétonants, ont un effet polluant.

Des produits contenant du plomb sont absorbés par l'organisme humain.

— De in de uitlaatgassen voorkomende loodderivaten, gevormd na verbranding zijn hoofdzakelijk samengesteld uit chloriden. (1) Daar de chemische reactie niet perfect verloopt, stelt men ook de aanwezigheid vast van sulfaten, carbonaten en oxyden.

Bij het uittreden bevinden deze chemische stoffen zich onder de vorm van aerosol- of colloïdale oplossing in de lucht, d.w.z. onder de vorm van deeltjes van zeer kleine afmetingen zodat zij in suspensie blijven.

— Het inademen van lucht waarin deeltjes in aerosol-vorm zweven, heeft onvermijdelijk hun gedeeltelijk neerslaan op slijmvliezen en longalveolen tot gevolg. Deze deeltjes kunnen lokaal prikkelend werken ofwel worden ze in het bloed opgenomen naar gelang van hun oplosbaarheid.

Daar de wateroplosbaarheid of $PbCl_2$ of $PbBr_2$ respectievelijk 10 en 5 gram/l bij 20 °C bedraagt is het dus onvermijdelijk dat deze loodderivaten in het bloed zullen worden opgenomen.

Als wij nu weten dat de onderste vergiftigingslimiet van lood is bereikt als 0,07 mg van dit metaal in 100 cc bloed voorkomt, is het gevaar in deze niet denkbeeldig.

Het feit dat dit niveau nooit bereikt wordt, zelfs in gebieden waar de atmosfeer het zwaarst verontreinigd is met loodderivaten, is nog geen reden om te beweren dat het lood in de atmosfeer niet giftig is.

Het is hoogstwaarschijnlijk zo dat het menselijk lichaam nog steeds in staat is om het opgenomen lood langs nieren en darmen af te voeren alvorens er direct gevaar is.

Erger zou het zijn als de loodconcentraties in de atmosfeer in de toekomst zouden verdubbelen of verdrievoudigen.

Wat vandaag ogenschijnlijk ongevaarlijk is kan morgen katastrofaal worden.

Afgezien van het hierboven beschreven toxisch effect van lood is er een andere reden, ook in verband met luchtvervuiling, die het gebruik van T. E. L. als antiklopadditief in de weg staat. Inderdaad, de tot op heden ontwikkelde naverbrandingssystemen, aangewend om het gehalte van koolstofmonoxyde en koolwaterstoffen in de verbrandingssystemen te drukken, zijn meestal uitgevoerd onder de vorm van een catalysator. Nu is het zo dat loodderivaten sterke corrosiverende eigenschappen hebben in de systemen, dat lood als metaal kan werken als inhibitor der catalysatoren en ten laatste dat het catalyse-bed kan verstoppert door de fijn verdeelde loodstof.

Deze argumenten zijn belangrijk en men zal er ongetwijfeld rekening moeten mee houden als de kwestie van de luchtverontreiniging door onverbrande gasvormige residu's ter sprake komt.

Om volledig te zijn moet men eraan toevoegen dat Dupont de Nemours een naverbrandingssysteem ontwikkeld heeft dat van loodderivaten geen hinder zou ondervinden.

Dit wetsvoorstel heeft tot doel de loodderivaten door andere antiklopadditieven te vervangen.

Als antiklopadditieven die geen lood bevatten komen voor de benzine in aanmerking : MMA (monomethyl-aniline), AK 33 X (Methyl-cyclopentadienyl Mangaan), tertiair Butyl Acetaat en IJzercarbonyl.

De laatste twee zijn alleen vermeld om hun synergische werking bij tetraethyllood daar zij de loodconcentratie verminderen, maar het lood niet vervangen. Ook de doelmatigheid van de eerste twee is niet te vergelijken met deze van TEL; zij zijn evenwel bruikbaar indien ook het oktaan-

— Les dérivés de plomb présents dans les gaz d'échappement et qui se forment après la combustion se composent principalement de chlorures (1). Étant donné que la réaction chimique ne s'effectue pas parfaitement, on constate aussi la présence de sulfates, de carbonates et d'oxydes.

À l'échappement, ces substances se trouvent dans l'air sous forme de solution aérosol ou colloïdale, c'est-à-dire de particules infimes, de sorte qu'elles demeurent en suspension.

— Le fait de respirer un air contenant en suspension des particules sous forme d'aérosol a fatalement pour conséquence qu'une partie de celles-ci se déposent sur les muqueuses et dans les alvéoles pulmonaires. Ces particules peuvent provoquer une irritation locale, ou bien elles sont absorbées dans le sang en fonction de leur solubilité.

Étant donné que la solubilité dans l'eau du $PbCl_2$ et du $PbBr_2$ est respectivement de 10 et 5 gr/l à 20° C, il est inévitable que ces dérivés de plomb pénètrent dans le sang.

Or, si l'on sait que le seuil d'intoxication par le plomb est de 0,07 mgr de ce métal dans 100 cc de sang, on ne peut certes pas considérer le danger comme imaginaire.

Le fait que ce niveau n'est jamais atteint, même pas dans les régions où l'atmosphère est le plus polluée par des dérivés de plomb, n'autorise pas à affirmer que le plomb dans l'atmosphère n'est pas nocif.

Il est très probable que l'organisme humain est, aujourd'hui encore, capable d'éliminer par les reins et par l'intestin le plomb absorbé, avant que le danger ne soit immédiat.

Ce serait plus grave si, à l'avenir, les concentrations de plomb dans l'atmosphère venaient à doubler ou à tripler.

Ce qui paraît ne présenter aucun danger aujourd'hui peut devenir catastrophique demain.

Indépendamment de l'effet toxique que nous venons de décrire, il y a une autre raison, également liée à la pollution atmosphérique, d'empêcher l'utilisation du T. E. L. comme additif antidétonant. En effet, les systèmes de post-combustion mis au point jusqu'ici pour réduire la teneur des gaz d'échappement en monoxydes de carbone et en hydrocarbures sont souvent réalisés sous forme de catalyseurs. Or, il se fait que les dérivés de plomb ont des propriétés très corrosives dans ces systèmes; que le plomb, en tant que métal peut agir comme inhibiteur des catalyseurs; et enfin, que le dispositif de catalyse peut être obstrué par les fines particules de plomb.

Ces arguments sont importants et il faudra incontestablement en tenir compte lorsqu'il sera question de la pollution atmosphérique provoquée par les résidus gazeux imbrûlés.

Pour être complet, il faut ajouter que Dupont de Nemours avait mis au point un système de post-combustion que n'affecteraient plus les dérivés de plomb.

Cette proposition de loi vise à remplacer les dérivés de plomb par d'autres antidétonants.

Comme additifs antidétonants pour l'essence qui ne contiennent pas de plomb, il y a la monométhylaniline (M.M.A.), le méthylcyclopentadiényle de manganèse (AK 33X), l'acétate d'isobutyle et le carbonyl de fer.

Si nous mentionnons ces deux derniers, c'est uniquement en raison de leur action synergique sur le tétraéthyle de plomb, étant donné qu'ils diminuent la concentration de ce métal mais ne le remplacent pas. L'efficacité des deux premiers eux-mêmes ne peut être comparée à celle du

(1) De uiteindelijke vorm waaronder het lood in de atmosfeer terecht komt zou loodchloride of loodbromide moeten zijn. Inderdaad wordt er aan tetraethyllood (TEL) etylchloride en etylbromide toegevoegd omdat de loodhalogeenverbindingen een laag sublimatiepunt hebben, wat hun verwijdering uit motorcilinders en uitlaatleidingen ten eerste bevordert.

(1) La formule finale sous laquelle le plomb arrive dans l'atmosphère devrait être le chlorure de plomb et le bromure de plomb. Mais en fait, du tétraéthyle de plomb (TEL), du chlorure d'éthyle et du bromure d'éthyle viennent s'y ajouter, les combinaisons halogènes de plomb ayant un point de sublimation peu élevé, ce qui facilite grandement leur évacuation des cylindres du moteur et des tuyaux d'échappement.

getal wordt verlaagd, wat mogelijk is als de automobielf-conSTRUCTEURS de compressieverhouding van hun motoren verminderen. Er bestaat thans in de Verenigde Staten van Amerika een tendens in die zin.

Over welke midden beschikt de wetgever ?

- Hij kan de benzine met loodproducten verbieden.
- Hij kan de benzine met loodproducten extra belasten.
- Hij kan de benzine zonder loodproducten extra onlasten.

Wij verkozen de combinatie van het tweede en het derde middel, d.w.z. de benzine met loodderivaten zal belast worden met een hoger percentage en die zonder loodderivaten zal in dezelfde verhouding worden verlaagd.

Er zij genoteerd dat Duitsland bij wet beslist heeft vanaf 1 januari 1973 het loodgehalte tot 0,4 g per liter te beperken.

Dit argument weerlegt de stelling dat België niet zou kunnen overgaan tot een vermindering van het loodgehalte in de benzine.

IV. — De accijnsontheffing van vloeibare koolwaterstoffen voor het aandrijven van auto's.

Wat nu de brandstof van de motor betreft, zal de wagen van de toekomst er een zijn die geen luchtverontreiniging verwekt. In die zin zal b.v. een electrisch aangedreven motor te verkiezen zijn of een motor waarin chemische energie omgezet wordt in electrische.

In afwachting dat zulks gebeurt, zouden de openbare instanties het gebruik van brandstoffen moeten bevorderen die de luchtverontreiniging tot een minimum beperken.

Auto's kunnen echter ook aangedreven worden door een andere brandstof dan benzine of mazout.

Men denke hierbij aan het L. P. gas (Liquid Propan Gas), dat door het aanbrengen van een extra brandstofreservoir en enkele kleine veranderingen bij elke benzinemotor kan gebezigd worden. Het gebruik van LP-gas zou gestimuleerd kunnen worden door een financiële tegemoetkoming.

K. POMA.

WETSVOORSTEL

HOOFDSTUK I.

De controle op de uitlaatgassen.

Artikel 1.

De controle op de uitlaatgassen van de motorvoertuigen, ingesteld bij de koninklijke besluiten van 19 juli 1971 en van 11 november 1971, geldt voor alle motorvoertuigen die op de openbare weg rijden ongeacht de datum waarop ze voor het eerst in gebruik werden genomen.

T. E. L., encore qu'ils soient parfaitement utilisables à condition que l'indice d'octane soit réduit en même temps, ce qui peut se faire si les constructeurs d'automobiles abaissent le taux de compression de leurs moteurs. Aux Etats-Unis, une tendance se manifeste actuellement dans ce sens.

De quels moyens dispose le législateur ?

- Il peut interdire l'emploi d'essence contenant des dérivés de plomb.
- Il peut imposer une surtaxe sur l'essence additionnée de produits contenant du plomb.
- Il peut accorder une détaxation spéciale pour l'essence non additionnée de dérivés de plomb.

Pour notre part, nous avons préféré combiner le deuxième et le troisième moyens, c'est-à-dire augmenter d'un certain pourcentage le prix de l'essence contenant des dérivés de plomb, tout en diminuant dans la même proportion le prix de l'essence qui ne contient pas ces produits.

Notons qu'en Allemagne la loi a décidé de limiter, à partir du 1^{er} janvier 1973 la teneur en plomb à 0,4 g par litre.

Cet argument réfute la thèse selon laquelle la Belgique ne pourrait pas procéder à une réduction de la teneur en plomb de l'essence.

IV. — L'exemption des droits d'accise pour les hydrocarbures liquides utilisés pour la propulsion des voitures.

En ce qui concerne le carburant du moteur, la voiture de l'avenir sera celle qui ne provoque aucune pollution atmosphérique. A cet égard, il faudra donner la préférence, par exemple, à un moteur à propulsion électrique ou encore à un moteur où l'énergie chimique est transformée en énergie électrique.

En attendant que cela soit réalisé, les pouvoirs publics devraient encourager l'emploi de carburants permettant de réduire la pollution atmosphérique au minimum.

Cependant, les véhicules automobiles peuvent être alimentés par d'autres carburants que l'essence ou le mazout.

Que l'on songe au L. P. G. (Liquid Petroleum Gas) ou gaz de pétrole liquéfié, qui peut être employé dans tout moteur à essence moyennant le placement d'un réservoir supplémentaire et quelques aménagements mineurs. On pourrait encourager l'emploi du L. P. G. par une intervention financière.

PROPOSITION DE LOI

CHAPITRE I.

Du contrôle des gaz d'échappement.

Article 1.

Le contrôle des gaz d'échappement des véhicules automobiles, institué par les arrêtés royaux des 19 juillet 1971 et 8 novembre 1971, s'applique à tous les véhicules automobiles circulant sur la voie publique, quelle que soit la date à laquelle ils ont été mis en service pour la première fois.

Art. 2.

Deze wet geldt voor alle motorvoertuigen, die als dusdanig door de Wegcode worden aangeduid.

Art. 3.

De controle op de uitlaatgassen van de motorvoertuigen zal worden verricht bij middel van een daartoe door het Ministerie van Verkeerswezen erkende apparatuur en zal gebeuren in vaste controleposten of in rijdende laboratoria.

De rijkswacht, de politie en de ambtenaar die de Koning daartoe aanwijst hebben het recht elke wagen te controleren of te doen controleren hetzij in vaste controleposten, hetzij in rijdende laboratoria.

Indien de uitlaatgassen de vastgestelde normen overschrijden, dan wordt het proces-verbaal opgesteld. De eigenaar van het voertuig kan verplicht worden de motor te vernieuwen of de wagen uit het verkeer te nemen indien de normalisering van de uitlaatgassen onmogelijk blijkt.

HOOFDSTUK II.

De vernietiging van de uitlaatgassen.

Art. 4.

Met ingang van 1 januari 1975 mogen in België geen nieuwe wagens meer verkocht worden zonder een apparatuur om de uitlaatgassen verder te vernietigen tot bepaalde normen bereikt worden.

Art. 5.

De Konink bepaalt deze normen, zowel kwalitatief als kwantitatief.

Art. 6.

Elke nieuwe wagen die na 1 januari 1975 in België verkocht wordt en die niet voldoet aan de voorwaarden bepaald in de artikelen 4 en 5 wordt verbeurd verklaard.

HOOFDSTUK III.

Extra-belasting op loodhoudende benzine.

Art. 7.

Op minerale olie, gebruikt als brandstof voor autovoertuigen, wordt een extra-belasting geheven indien zij een loodderivaat als additief bevat.

De minerale olie die geen loodderivaat bevat wordt daarentegen onbelast.

Het bedrag van de extra-belasting evenals dat van de ontheffing van belasting worden door de Minister van Financiën vastgesteld.

Art. 2.

Cette loi s'applique à tous les véhicules automobiles classés comme tels par le Code de la route.

Art. 3.

Le contrôle des gaz d'échappement sera effectué dans des postes de contrôle fixes ou dans des laboratoires mobiles au moyen d'un matériel agréé à cet effet par le Ministère des Communications.

La gendarmerie, la police ou le fonctionnaire désigné à cet effet par le Roi ont le droit de contrôler ou de faire contrôler tout véhicule, soit dans des postes de contrôle fixes, soit dans des laboratoires mobiles.

Si les gaz d'échappement dépassent les normes fixées, il est dressé procès-verbal. Le propriétaire du véhicule peut se voir imposer l'obligation de renouveler le moteur ou de retirer le véhicule de la circulation s'il s'avère impossible de régler correctement l'évacuation des gaz d'échappement.

CHAPITRE II.

De la destruction des gaz d'échappement.

Art. 4.

A partir du 1^{er} janvier 1975, il ne pourra plus être vendu, en Belgique, de véhicules automobiles non équipés d'un dispositif d'épuration des gaz d'échappement jusqu'à certaines normes.

Art. 5.

Le Roi fixe ces normes, tant qualitativement que quantitativement.

Art. 6.

Tout véhicule neuf vendu en Belgique après le 1^{er} janvier 1975, qui ne remplira pas les conditions requises aux articles 4 et 5, sera confisqué.

CHAPITRE II.

De la surtaxe sur l'essence contenant du plomb.

Art. 7.

Une surtaxe est perçue sur les huiles minérales utilisées comme carburant des véhicules automobiles, si celles-ci contiennent un additif dérivé du plomb.

Les huiles minérales ne contenant pas de dérivé de plomb sont détaxées.

Les taux de la surtaxe et de la détaxe sont fixés par le Ministre des Finances.

HOOFDSTUK IV.

Vrijstelling van accijnsrechten.

Art. 8.

In artikel 3 van de wet van 7 februari 1961 betreffende het accijnsregime van vloeibaar aardgas en van andere vloeibare koolwaterstoffen worden de §§ 1 en 3 respectievelijk vervangen door de volgende bepalingen :

« § 1. — Accijsontheffing mag worden verleend wanneer de in artikel 1 bedoelde producten bestemd zijn voor ander gebruik dan het aandrijven van motorvoertuigen op de openbare weg. Indien de in artikel 1 bedoelde producten gebruikt worden om motorrijtuigen op de openbare weg aan te drijven kan een vermindering van de accijns worden toegestaan.

§ 3. — De Minister van Financiën bepaalt de voorwaarden waaronder de bij §§ 1 en 2 bedoelde ontheffing of vermindering wordt verleend. »

9 maart 1972.

K. POMA,
W. DE CLERCQ,
R. GILLET,
F. GROOTJANS,
A. DAMSEAUX,
F. NIEMEGEERS.

CHAPITRE IV.

De la décharge du droit d'accise.

Art. 8.

A l'article 3 de la loi du 7 février 1961 concernant le régime d'accise des gaz de pétrole et des autres hydrocarbures gazeux liquifiés, les §§ 1^{er} et 3 sont remplacés respectivement par les dispositions suivantes :

« § 1^{er}. — Décharge du droit d'accise peut être accordée lorsque les produits visés à l'article 1 sont destinés à d'autres usages que l'alimentation des moteurs des véhicules automobiles circulant sur la voie publique.

Si les produits visés à l'article 1 sont destinés à l'alimentation des moteurs des véhicules circulant sur la voie publique, une réduction du droit d'accise peut être accordée.

§ 3. — Le Ministre des Finances fixe les conditions auxquelles est accordée la décharge ou la réduction dans les cas visés aux §§ 1 et 2. »

9 mars 1972.