
**Kamer
van Volksvertegenwoordigers**

BUITENGEWONE ZITTING 1988

3 FEBRUARI 1988

WETSVOORSTEL

**betreffende het gebruik van lood-
vrije benzine door voertuigen**

(Ingediend door de heer Gabriëls)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Momenteel schrijft geen enkel land dat lid is van de Europese Gemeenschap loodvrije benzine voor. Het maximaal toegestane loodgehalte van benzine in de Europese Gemeenschap ligt krachtens richtlijn 78/611/E.E.G. tussen 0,15 g en 0,49 g/liter. Alle lidstaten houden zich in hun bepalingen betreffende benzine aan deze grenswaarden.

Landen als West-Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, Nederland en Griekenland wensen met ingang van verschillende data het loodgehalte te beperken tot 0,15 g/liter.

België daarentegen wenst op dit ogenblik de emissienorm van 0,49 g/liter niet te wijzigen.

Dit wetsvoorstel beoogt de huidige toegelaten norm van 0,49 g/liter tot nul te herleiden.

Er bestaat een toenemende bezorgdheid over de schadelijke gevolgen van de luchtvervuiling door lood van de menselijke gezondheid, vooral voor kinderen en zwangere vrouwen. Bovendien moet lood gezien worden als een niet-essentieel element: de mens heeft lood in geen enkel opzicht nodig voor zijn fysiologische verrichtingen. De aanwezigheid van lood en het biologisch milieu dient dan ook zo veel mogelijk

**Chambre
des Représentants**

SESSION EXTRAORDINAIRE 1988

3 FEVRIER 1988

PROPOSITION DE LOI

**relative à l'utilisation d'essence
exempte de plomb dans les
véhicules automobiles**

(Déposée par M. Gabriëls)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'utilisation d'essence exempte de plomb n'a encore été rendue obligatoire dans aucun Etat membre de la Communauté européenne. La directive 78/611/C.E.E. prévoit que la teneur maximale en plomb de l'essence mise sur le marché dans la Communauté doit être comprise entre 0,15 et 0,49 g/l. Tous les Etats membres respectent ces limites dans leurs réglementations concernant l'essence.

L'Allemagne de l'Ouest, le Royaume-Uni, les Pays-Bas et la Grèce se proposent de limiter la teneur en plomb à 0,15 g/l, mesure qui entrera en vigueur à des dates différentes dans chacun de ces pays.

Par contre, aucune modification de la norme d'émission de 0,49 g/l n'est envisagée pour l'instant en Belgique.

La présente proposition de loi vise à ramener cette norme de 0,49 g/l à zéro.

Les effets néfastes de la pollution de l'air par le plomb sur la santé de l'homme, particulièrement chez les enfants et les femmes enceintes, font l'objet de préoccupations croissantes. Le plomb n'est d'ailleurs pas un élément indispensable et il ne répond à aucun besoin physiologique de l'homme. Il importe par conséquent de réduire autant que possible la présence de plomb dans le milieu

geminimaliseerd te worden. In dit licht gezien zou verbod van antiklopmiddelen tetra-ethyllood (T.E.L.) of tetra-methyllood (T.M.L.) in de benzine een relatief kleine bijdrage kunnen leveren.

Ondanks de invoering van een beperking van het loodgehalte voor benzine wordt dit geheel of gedeeltelijk teniet gedaan door het steeds dichter wordende autoverkeer.

Een aantal landen zoals Japan, de Verenigde Staten, Canada en de Sovjet-Unie zijn op dit vlak reeds overgegaan tot loodvrije gewone benzine.

Voor een aantal van deze landen kan dit op termijn concurrentievoordelen opleveren en de oorzaak worden van steeds grotere moeilijkheden voor de communautaire export.

Daarentegen is het uiterst merkwaardig dat de Lid-Staten van de Europese Gemeenschap niet lager mogen gaan dan de norm van 0,15 g/liter. De zogenaamde richtlijn 78/611 van de Europese Gemeenschap belemmert op deze wijze een bijdrage te leveren tot de hygiëne en de gezondheid van de bevolking. Mede daardoor legt men beperkingen op aan het onderzoek en de technologische ontwikkeling welke noodzakelijk zijn om te kunnen concurreren met andere landen.

Bovendien is het momenteel mogelijk om zowel bij de raffinage als bij de automobiëlproductie technieken aan te wenden om loodvrije benzine te produceren zonder afbreuk te doen aan efficiency en rentabiliteit.

Vandaar is het van groot belang dat de Regering bij de Europese Gemeenschap aandringt op bijstelling van het minimumgehalte van 0,15 g/liter.

Voor België moet het realiseerbaar zijn om met ingang van 1988 loodvrije benzine in de handel te brengen. In het kader van een globale milieustrategie en milieubeleid betekent dit op één terrein een belangrijke bijdrage.

Zonder in extenso op deze materie nader in te gaan, is de invoering van loodvrije benzine een positieve bijdrage aan een steeds verder verloederend milieu. Bovendien ontwijkt men op deze wijze niet het vraagstuk van het produceren van loodvrije benzine, die in een aantal andere belangrijke industrielanden wel wordt toegepast.

J. GABRIELS

biologique. L'interdiction de mélanger à l'essence des additifs antidétonants tels que le plomb tétraéthyle (PTE) ou le plomb tétraméthyle (PTM) pourrait contribuer dans une certaine mesure à réduire la pollution par le plomb.

Les effets bénéfiques d'une limitation de la teneur en plomb de l'essence sont toutefois complètement ou partiellement annihilés par l'intensification continue de la circulation automobile.

Des pays tels que le Japon, les Etats-Unis, le Canada et l'Union soviétique ont déjà imposé l'utilisation d'essence ordinaire exempte de plomb.

Cette politique pourrait à la longue favoriser certains de ces pays sur le plan de la concurrence et entraîner des difficultés croissantes pour les exportations de la Communauté.

Il est par ailleurs très étonnant que les Etats membres de la Communauté européenne ne puissent imposer une norme inférieure à 0,15 g/l. La directive 78/611/C.E.E. précitée fait ainsi obstacle à une mesure qui contribuerait à l'amélioration de l'hygiène et à la préservation de la santé de la population. Elle constitue en outre une entrave à la recherche et au développement technologique indispensables pour faire face à la concurrence d'autres pays.

D'autre part, il existe déjà des techniques dont l'application dans les secteurs du raffinage et de la construction automobile permet de produire de l'essence sans plomb sans perte d'efficacité ni de rentabilité.

Il est donc très important que le Gouvernement insiste auprès des Communautés européennes en vue d'obtenir la modification de la norme de 0,15 g/litre.

Il devrait être possible de commercialiser de l'essence sans plomb en Belgique à partir de 1988. Cette mesure représenterait un progrès important dans un des domaines qui font l'objet de la stratégie et de la politique globales de l'environnement.

Il n'est pas nécessaire de démontrer que l'utilisation d'essence sans plomb contribuera à protéger un environnement en constante dégradation. La mesure proposée implique en outre l'obligation d'envisager la production d'essence sans plomb, domaine dans lequel d'autres pays industrialisés importants ont pris l'initiative.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet is van toepassing op motorvoertuigen die als brandstof benzine gebruiken en waaraan als antiklopmiddel organisch tetra-ethyllood (T.E.L.) of tetra-methyllood (T.M.L.) toegevoegd wordt.

Art. 2

Het gebruik van het antiklopmiddel T.E.L. of T.M.L. zal teruggevoerd worden tot nul in alle benzines die aangewend worden voor motorvoertuigen waarvan het type moet goedgekeurd zijn krachtens artikel 3 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen.

Art. 3

De Koning wordt belast met de verdere modaliteiten en uitvoering van deze wet.

Art. 4

Deze wet treedt in werking op 1 januari 1989.

19 januari 1988.

J. GABRIELS
L. DEFOSSET

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi est applicable aux véhicules automobiles qui utilisent comme carburant de l'essence contenant des additifs antidétonants tels que le plomb tétraéthyle (PTE) ou le plomb tétraméthyle (PTM) organiques.

Art. 2

La teneur en additifs antidétonants PTE ou PTM sera réduite à zéro pour toutes les essences utilisées comme carburant de véhicules automobiles 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.

Art. 3

Le Roi fixe les modalités d'exécution de la présente loi.

Art. 4

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 1989.

19 janvier 1988.