

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

30 janvier 2006

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative à la pollution de l'air par
des particules fines**

(déposée par Mme Muriel Gerkens)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

30 januari 2006

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de luchtverontreiniging
door fijn stof**

(ingediend door mevrouw Muriel Gerkens)

<i>cdH</i>	: Centre démocrate Humaniste
<i>CD&V</i>	: Christen-Democratisch en Vlaams
<i>ECOLO</i>	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
<i>FN</i>	: Front National
<i>MR</i>	: Mouvement Réformateur
<i>N-VA</i>	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
<i>PS</i>	: Parti socialiste
<i>sp.a - spirit</i>	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
<i>Vlaams Belang</i>	: Vlaams Belang
<i>VLD</i>	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>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)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Séance plénière</i>
<i>COM :</i>	<i>Réunion de commission</i>
<i>MOT :</i>	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>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)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Plenum</i>
<i>COM :</i>	<i>Commissievergadering</i>
<i>MOT :</i>	<i>Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

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

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La pollution par les particules fines en suspension dans l'air a des conséquences graves sur la santé. Les particules fines sont des matières particulaires qui ont un diamètre de 2,5 micromètres au plus. On les appelle aussi PM_{2,5} (de l'anglais «*particulate matter*») ou particules respirables, car elles pénètrent dans l'appareil respiratoire¹. Les particules fines sont une sous-catégorie des particules qui ont, quant à elles, un diamètre de 10 micromètres au plus.

Ces particules proviennent, entre autres, de la combustion du diesel, d'émissions industrielles, des poussières des routes et de l'utilisation de combustibles fossiles dans les habitations².

Selon les données disponibles, la part du trafic routier dans les émissions de particules varie de 20 à 40 % selon les endroits où les mesures sont effectuées.

On estime que la Belgique occupe la toute «première place au palmarès européen en matière d'équipement diesel du parc automobile». Au 1^{er} juillet 2005, sur dix véhicules neufs achetés, sept étaient équipés d'un moteur diesel. Il existe actuellement en Belgique 2,4 millions de voitures équipées d'un moteur diesel, 1 million de plus qu'en 1996³.

La pollution par des particules fines nuit gravement à la santé

Les particules fines PM_{2,5} raccourcissent la vie des Belges d'une durée allant de 1 à 3 ans, conclut un rapport commandé par la Commission européenne⁴. Au niveau européen, la pollution atmosphérique par les particules en suspension (ou matières particulaires) coûte à chaque personne environ 8,6 mois de sa vie, selon le Bureau régional européen de l'OMS⁵. La situation en Belgique est donc plus grave que la moyenne européenne.

¹ PM10: PM (*particulate matter*) dans lequel 50% des particules ont un diamètre aérodynamique de moins de 10 µm.

² «Dans l'Union européenne, la réduction du nombre de décès dus à la pollution atmosphérique permettrait d'économiser jusqu'à 161 milliards d'euros», Communiqué de presse EURO/08/05 Berlin, Copenhague, Rome, 14 avril 2005, Organisation mondiale de la santé – Bureau régional de l'Europe, consultable à l'adresse http://www.euro.who.int/mediacentre/PR/2005/20050414_1?language=French

³ SPF Économie - Direction générale Statistique et Information économique

⁴ CAFE Scenario Analysis Report Nr. 1 Baseline Scenarios for the Clean Air for Europe (CAFE) Programme Final Report, consultable à l'adresse http://www.iiasa.ac.at/rains/CAFE_files/CAFE-baseline-full.pdf

⁵ Cfr. note de bas de page 2.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Luchtverontreiniging door zwevend fijn stof heeft ernstige gevolgen voor de gezondheid. Fijn stof bestaat uit vaste deeltjes met een diameter van ten hoogste 2,5 micrometer. Men noemt ze ook PM_{2,5} (van het Engels «*particulate matter*») of inadembare deeltjes, want zij dringen door tot in het ademhalingsapparaat¹. Fijn stof vormt een subcategorie van de zwevende deeltjes, die zelf een diameter van ten hoogste 10 micrometer hebben.

Die deeltjes komen onder andere voort uit de verbranding van diesel, uit industriële uitstoot, verkeersstof en het gebruik van fossiele brandstoffen in woningen².

Volgens de beschikbare gegevens varieert het aandeel van het verkeer in de uitstoot van zwevende deeltjes tussen 20 en 40 %, naar gelang van de plaats van de meting.

Men gaat ervan uit dat België «Europees koploper is inzake dieselmotoren». Op 1 juli 2005 waren er op tien nieuw gekochte voertuigen zeven uitgerust met een dieselmotor. Thans zijn er in België 2,4 miljoen voertuigen met een dieselmotor, wat 1 miljoen meer is dan in 1996³.

Verontreiniging door fijn stof brengt de gezondheid ernstige schade toe

Fijn stof (PM_{2,5}) verkort het leven van de Belgen met 1 à 3 jaar, aldus de conclusie van een door de Europese Commissie besteld rapport⁴. Op Europees vlak verkort luchtverontreiniging door zwevende deeltjes (of vaste deeltjes) ieders leven met ongeveer 8,6 maanden, meldt het Europees regionaal bureau van de Wereldgezondheidsorganisatie⁵. De toestand in België is dus slechter dan het Europees gemiddelde.

¹ PM10: PM (*particulate matter*) waarbij 50 % van de deeltjes een aérodynamische diameter hebben van minder dan 10 µm.

² «European Union can save up to euro161 billion a year by reducing air-pollution deaths», Press Release EURO/08/05, Berlijn, Copenhague, Rome, 14 april 2005, WHO Regional Office for Europe; te raadplegen op http://www.euro.who.int/mediacentre/PR/2005/20050414_1.

³ FOD Economie, Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie.

⁴ «Baseline Scenarios for the Clean Air for Europe (CAFE) Programme», CAFE Scenario Analysis Report Nr. 1, Final Report. Te raadplegen op http://www.iiasa.ac.at/rains/CAFE_files/CAFE-baseline-full.pdf.

⁵ Zie voetnoot 2.

Selon la Commission européenne, les $PM_{2,5}$, c'est à dire la fraction des particules les plus petites parmi les PM_{10} , formeraient la principale menace, en termes de pollution de l'air, pour la santé humaine. Ainsi, un rapport récent commandé par la Commission européenne attribue aux $PM_{2,5}$ respectivement 288.000 décès prématurés par an dans l'Union européenne (soit 3 millions d'années de vie) et 10.669 en Belgique. Pour notre pays, cela revient à 30 décès prématurés par jour en moyenne, soit l'équivalent d'un peu plus de la moitié des décès occasionnés par le tabac (55 par jour).

Différents type de problèmes de santé

Cette augmentation du taux de mortalité est due à des maladies cardiovasculaires et à des cancers du poumon. D'après des études médicales, les particules fines peuvent générer des maladies des voies respiratoires, des défaillances cardiovasculaires et des cancers du poumon. Elles sont particulièrement dangereuses pour la santé, étant donné qu'elles se déposent dans les ramifications les plus fines des poumons et, également, dans les autres organes en passant par le circuit sanguin. Les particules minuscules passent par les voies respiratoires et le sang et vont directement se loger dans d'autres organes et notamment dans le cœur.

Par ailleurs, les $PM_{2,5}$ captent d'autres particules allergisantes dans l'air (pollen,...) et les transportent en profondeur dans les bronches, ce qui aggrave les problèmes d'asthme. De nombreux spécialistes sont convaincus que la spectaculaire augmentation du nombre d'allergies et de personnes souffrant de l'asthme partout en Europe mais plus particulièrement en Belgique, est étroitement (mais pas exclusivement) liée à la pollution atmosphérique, notamment d'origine automobile. La Belgique compte de 700 à 800.000 asthmatiques⁶ et cette maladie est en progression rapide. L'asthme concerne 5 à 6 % de nouveaux patients chaque année dans notre pays⁷ et y provoque près de 300 décès par an, soit un taux brut de mortalité de 3 pour 100.000 par an ; il est responsable de 0,28% des décès dans la population générale.

En 2020, un Européen sur deux sera allergique et, tous les 10 à 15 ans, le nombre de personnes allergiques est multiplié par deux (la quasi totalité des cas d'asthme sont d'origine allergique)⁸. Chez les personnes asthmatiques, une étude a montré qu'une augmentation de $10\mu g/m^3$ de PM_{10} était associée à une augmentation des crises d'asthme (+3%), à l'utilisation d'un

Volgens de Europese Commissie zou $PM_{2,5}$, dit wil zeggen de fractie kleinste deeltjes in de categorie PM_{10} , inzake luchtverontreiniging de hoofdbedreiging vormen voor de gezondheid van de mens. Zo schrijft een recent, door de Europese Commissie besteld rapport 288.000 voortijdige sterfgevallen per jaar (of 3 miljoen levensjaren) in Europa en 10.669 in België toe aan $PM_{2,5}$. Voor België komt dat neer op gemiddeld 30 voortijdige sterfgevallen per dag, of iets meer dan de helft van de sterfgevallen als gevolg van tabaksgebruik (55 per dag).

Verschillende soorten gezondheidsproblemen

Die toename van de sterfte is te wijten aan hart- en vaatziekten en aan longkanker. Volgens medische studies kan fijn stof aanleiding geven tot het ontstaan van ademhalingsziekten, hart- en vasculaire insufficiënties, en allerlei soorten longkanker. Fijn stof is bijzonder gevaarlijk voor de gezondheid, omdat het zich afzet in de fijnste vertakkingen van de longen en via het bloedvatstelsel ook in de andere organen. De kleinste deeltjes komen via de ademhalingswegen en het bloed binnen en gaan zich direct nestelen in de andere organen en onder meer het hart.

Voorts vangt $PM_{2,5}$ andere allergene zwevende deeltjes (pollen enzovoort) en vervoert ze tot diep in de bronchiën, wat de astmaproblemen verergert. Talrijke specialisten zijn ervan overtuigd dat de spectaculaire toename van het aantal allergieën en astmalijders overal in Europa maar vooral in België, nauw (maar niet uitsluitend) verbonden is met luchtverontreiniging, die vooral afkomstig is van het verkeer. In België zijn 700 à 800.000 astmalijders⁶ en de ziekte neemt snel toe. Elk jaar breidt ze in België uit met 5 à 6 % nieuwe gevallen⁷ en is er de oorzaak van ongeveer 300 sterfgevallen per jaar, of een bruto sterfte van 3 per 100.000 per jaar; de ziekte veroorzaakt 0,28% van de sterfgevallen in de totale bevolking.

In 2020 zal van twee Europeanen er één allergisch zijn en om de 10 à 15 jaar verdubbelt het aantal allergische personen (bijna alle gevallen van astma zijn van allergische oorsprong)⁸. Uit een studie bij astmalijders blijkt dat een verhoging met $10\mu g/m^3$ PM_{10} gepaard gaat met een toename van het aantal astmacrisissen (+3%), het gebruik van een bronchodilatator (+2,9%), spoed-

⁶ Source: Journal du Médecin, dans Le Soir, 19/1/05

⁷ Source: enquête «vivre avec l'asthme», dans la Libre Belgique, 28/4/2004

⁸ Source: GA2LEN, dans La Libre, 20 avril 2005

⁶ Bron: «Journal du Médecin», in «Le Soir», 19/01/2005.

⁷ Bron: Enquête «Vivre avec l'asthme», in «La Libre Belgique», 28/04/2004.

⁸ Bron: GA2LEN, in «La Libre Belgique», 20/04/2005.

broncho-dilatateur (+2,9%), à des visites aux urgences (+3,4%) et à l'hospitalisation pour crise d'asthme (+1,9%).

Le coût pour la sécurité sociale

L'exposition à long terme aux particules en suspension a donc des effets extrêmement nocifs sur la santé humaine et diminue l'espérance de vie. Selon le bureau régional européen de l'OMS, la priorité doit donc être accordée à la réduction durable de cette exposition et à la diminution des concentrations, ce qui permettrait de réaliser des économies substantielles. Dans l'Union européenne, la réduction de la mortalité imputable aux particules en suspension engendrerait ainsi un gain annuel estimé entre 58 et 161 milliards d'euros et le coût des maladies dues à ces particules diminuerait de 29 milliards d'euros par an ⁹.

Les mesures pour réduire les émissions de particules fines

La Directive 1999/30/CE du Conseil du 22 avril 1999 relative à la fixation de valeurs limites pour l'anhydride sulfureux, le dioxyde d'azote et les oxydes d'azote, les particules et le plomb dans l'air ambiant¹⁰ impose aux États membres de prendre les mesures afin que la valeur de 50 µg/m³ en moyenne journalière pour les particules fines ne puisse être dépassée que 35 fois par année civile. En 2010, la même norme de 50 µg/m³ en moyenne journalière ne pourra être dépassée plus de 7 fois par année civile. Quant à la valeur limite annuelle pour la protection de la santé humaine, elle doit être de 40 µg/m³ au 1^{er} janvier 2005 et de 20 µg/m³ au 1^{er} janvier 2010.

En 2005, cette norme a été dépassée dans 23 des 43 stations de mesure belges¹¹. Sur base des informations de la Cellule interrégionale de l'Environnement, nous pouvons conclure que cela revient à un total de 1.815 dépassements du seuil européen en Belgique en 2005. La moyenne par station de mesure est de 42,2 dépassements du seuil, tandis que la norme européenne en autorise au maximum 35.

opnamen (+3,4%) en ziekenhuisopnamen wegens astmacrisis (+1,9%).

De kosten voor de sociale zekerheid

Langetermijnblootstelling aan zwevende deeltjes heeft dus uiterst schadelijke effecten op de gezondheid van de mens en vermindert de levensverwachting. Volgens het Europees regionaal bureau van de Wereldgezondheidsorganisatie moet dus voorrang worden verleend aan de duurzame vermindering van die blootstelling en het verkleinen van de concentraties, wat substantiële besparingen zou mogelijk maken. In de Europese Unie zou de vermindering van de aan zwevende deeltjes toe te schrijven sterfte aldus een jaarlijkse winst van ongeveer 58 tot 161 miljard euro met zich brengen en zouden de kosten van de aan die deeltjes te wijten ziekten afnemen met 29 miljard euro per jaar⁹.

De maatregelen ter vermindering van de uitstoot van fijn stof

Richtlijn 1999/30/EG van de Raad van 22 april 1999 betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht¹⁰ verplicht de lidstaten ertoe maatregelen te nemen zodat de grenswaarde van gemiddeld 50 µg/m³ per dag voor fijn stof maar 35 maal per jaar wordt overschreden. In 2010 zal diezelfde norm maar 7 maal per jaar meer mogen worden overschreden. De jaargrenswaarde voor de bescherming van de gezondheid van de mens moest op 1 januari 2005 40 µg/m³ bedragen en moet tegen 1 januari 2010 zijn gehalveerd.

In 2005 werd die norm in 23 van de 43 Belgische meetstations overschreden¹¹. Op grond van de informatie uit de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu kunnen wij besluiten dat dit neerkomt op een totaal van 1.815 overschrijdingen van de Europese grenswaarde in België in 2005. Het gemiddelde per meetstation bedraagt 42,2 overschrijdingen, terwijl de Europese norm er maximaal 35 toestaat.

⁹ Voir note de bas de page 2.

¹⁰ J.O., 29 juin 1999, L 163/41

¹¹ dans les stations de mesure de Roeselare, Jemeppe, Engis, Marchienne-Au-Pont, Haren, Gent, Ruisbroek, Oostrozebeke, Borgerhout, Evergem, Hoboken, Zelzate, Sint-Kruiswinkel, Antwerpen (Luchtbal), Menen, Zwijndrecht, Antwerpen (Boudewijnsdijk), Molenbeek-Saint-Jean, Vilvoorde, Zwevegem, Moerkerke. (Infos du site web de l'IRCELINE).

⁹ Zie voetnoot 2.

¹⁰ PB, 29 juni 1999, L 163/41.

¹¹ In de meetstations Roeselare, Jemeppe, Engis, Marchienne-Au-Pont, Haren, Gent, Ruisbroek, Oostrozebeke, Borgerhout, Evergem, Hoboken, Zelzate, Sint-Kruiswinkel, Antwerpen (Luchtbal), Menen, Zwijndrecht, Antwerpen (Boudewijnsdijk), Sint-Jans-Molenbeek, Vilvoorde, Zwevegem, Moerkerke (Informatie op de website van IRCEL-CELINE).

Une des manières de la faire respecter est de réduire les émissions de particules fines générées par les moteurs diesel. Il s'agit de parvenir à une réduction globale des déplacements motorisés effectués notamment au moyen de véhicules fonctionnant au diesel et de réduire de plus en plus drastiquement les émissions nocives des moteurs.

Les normes européennes vont dans le sens d'une réduction progressive des particules (comme des autres polluants) émises par les moteurs.

En ce qui concerne les émissions des voitures, la norme Euro 4 est entrée en vigueur en 2005. Pour les véhicules diesel, la norme Euro 4 est déjà dépassée car elle n'est plus assez sévère en terme d'émissions de particules.

Une norme Euro 4*bis* imposant un seuil plus sévère pour les particules (5mg/km au lieu de 25) et rendant indispensable le filtre à particules (FAP), a été proposée le 12 janvier 2005 par la Commission européenne en attendant la publication de la future norme Euro 5.

Le 12 janvier 2005, la commission européenne a publié une norme Euro 4*bis* (ou future Euro 5) pour les voitures diesel qui fixe à 5 mg/km la quantité maximale de PM émise afin de permettre aux pays qui le souhaitent de mettre en œuvre des incitants fiscaux pour encourager l'acquisition de voitures diesel moins émettrices de particules fines.

Cette norme n'est pas obligatoire mais elle doit servir de base commune aux États membres qui souhaitent pousser la modernisation écologique des véhicules mis en circulation chez eux dans le sens d'une anticipation de la norme Euro 5. Cette norme de 5 mg impose dans les faits l'utilisation d'un filtre à particules.

Plusieurs pays de l'Union Européenne – l'Allemagne, la France, les Pays-Bas, l'Autriche, la Grande-Bretagne et la Suède – sont en train de préparer des incitants fiscaux en faveur de véhicules équipés de filtres à particules (qui permettent de respecter la norme Euro 4*bis* ou future Euro 5) et ont pris des mesures en faveur des équipements LPG. L'Allemagne s'apprête à accorder une réduction fiscale de 250 euros pour l'installation de filtres à suie sur les voitures déjà en circulation et de 350 euros pour l'acquisition de voitures équipées d'origine de filtres à particules. Ces filtres à suie peuvent

De uitstoot van fijn stof door dieselmotoren terugdringen, is een van de manieren om die norm in acht te doen nemen. Bedoeling is te komen tot een algemene vermindering van het gebruik van motorvoertuigen, meer bepaald van dieselveertuigen, en op een steeds drastischer wijze de schadelijke uitstoot van de motoren te verlagen.

De Europese normen gaan in de richting van een geleidelijke verlaging van de uitstoot van deeltjes (en andere verontreinigende stoffen) door motoren.

Wat de uitstoot door wagens betreft, is in 2005 de Euro 4-norm in werking getreden. Voor dieselveertuigen is de Euro 4-norm reeds achterhaald want hij is niet meer streng genoeg op het vlak van de uitstoot van deeltjes.

In afwachting van de publicatie van de toekomstige Euro 5-norm heeft de Europese Commissie op 12 januari 2005 een Euro 4*bis*-norm voorgesteld die een strengere drempelwaarde oplegt voor de deeltjes (5mg/km in plaats van 25) en die een deeltjesfilter onontbeerlijk maakt.

De Europese Commissie heeft op 12 januari 2005 een Euro 4*bis*-norm (of toekomstige Euro 5-norm) bekendgemaakt voor dieselauto's. Die stelt de maximale hoeveelheid uitgestoten PM vast op 5 mg/km, teneinde de landen de mogelijkheid te bieden gebruik te maken van fiscale incentives om de aankoop van dieselveertuigen die minder fijne deeltjes uitstoten te bevorderen.

Die norm is niet bindend maar moet dienen als gemeenschappelijke basis voor de lidstaten die voor de ecologische modernisering van de voertuigen die op hun grondgebied in het verkeer worden gebracht op de Euro 5-norm wensen vooruit te lopen. Die norm van 5 mg legt *de facto* het gebruik van een deeltjesfilter op.

Verschillende landen van de Europese Unie – met name Duitsland, Frankrijk, Nederland, Oostenrijk, Groot-Brittannië en Zweden – werken aan fiscale stimuli voor voertuigen die uitgerust zijn met deeltjesfilters (waardoor de Euro 4*bis*-norm en de Euro 5-norm in acht kunnen worden genomen) en ze hebben maatregelen genomen ten voordele van de LPG-uitrustingen. Duitsland maakt aanstalten om een belastingverlaging van 250 euro toe te kennen voor de plaatsing van roetfilters in voertuigen die al in gebruik zijn en van 350 euro voor de aankoop van voertuigen die standaard met een deeltjes-

réduire jusqu'à 90 % l'émission de particules fines. Un avantage fiscal de 600 euros est prévu aux Pays-Bas pour les dépenses découlant de l'acquisition d'un filtre à particules.

A Londres, les voitures LPG ne doivent pas payer la «*congestion charge*» en raison de leurs performances environnementales. Le LPG est en effet un carburant qui n'émet pas de particules pendant sa combustion.

Le transport de marchandises se développant de plus en plus, il est indispensable d'intégrer les camions mais aussi les bateaux dans les mesures à prendre en vue de réduire drastiquement les émissions de particules fines dans l'air. Les pays voisins peuvent, ici aussi, nous inspirer.

Enfin, les Services publics fédéraux pourraient contribuer à la réduction des émissions de particules fines, et donner le bon exemple en équipant les véhicules des services publics fédéraux de filtres à suie.

Muriel GERKENS (ECOLO)

filter zijn uitgerust. Die roetfilters kunnen de uitstoot van fijn stof tot 90 % verlagen. In Nederland wordt een belastingvoordeel van 600 euro toegekend voor de uitgaven die gepaard gaan met de aankoop van een deeltjesfilter.

In Londen hoeft voor LPG-voertuigen geen «*congestion charge*» te worden betaald omdat ze zo weinig vervuilen. Met de verbranding van LPG gaat immers geen deeltjesuitstoot gepaard.

Aangezien het goederenvervoer almaar toeneemt, is het onontbeerlijk de maatregelen die moeten worden genomen om de uitstoot van fijne deeltjes drastisch te verlagen ook te doen gelden voor de vrachtwagens en de schepen. Ook hier kunnen de buurlanden model staan.

Tot slot kunnen de federale overheidsdiensten bijdragen tot de vermindering van de uitstoot van fijn stof en het voorbeeld geven door hun dienstauto's uit te rusten met roetfilters.

PROPOSITION DE RESOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. Considérant que les études scientifiques réalisées pour l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et l'Union européenne (UE) démontrent que les concentrations de particules fines en suspension dans l'air raccourcissent la durée moyenne de vie des Belges de 1 à 3 ans;

B. Considérant que la réduction de la mortalité imputable aux particules fines en suspension dans l'air, engendrerait un gain annuel dans l'Union européenne estimé entre 58 et 161 milliards d'euros et que le coût des maladies dues à ces particules diminuerait quant à lui de 29 milliards d'euros par an;

C. Considérant que la Directive 1999/30/CE du Conseil du 22 avril 1999 relative à la fixation de valeurs limites pour l'anhydride sulfureux, le dioxyde d'azote et les oxydes d'azote, les particules et le plomb dans l'air ambiant¹² impose aux États membres de prendre les mesures afin que la valeur de 50 µg/m³ en moyenne journalière pour les particules fines ne puisse être dépassée que 35 fois par année civile. En 2010, la même norme de 50 µg/m³ en moyenne journalière ne pourra être dépassée plus de 7 fois par année civile. Quant à la valeur limite annuelle pour la protection de la santé humaine, elle doit être de 40 µg/m³ au 1^{er} janvier 2005 et de 20 µg/m³ au 1^{er} janvier 2010.

D. Considérant que le gouvernement a annoncé dans le Plan fédéral de Développement durable 2004-2008 en son paragraphe 33005 qu'il encouragera l'acquisition de véhicules plus propres et l'équipement des véhicules diesel d'un filtre et que cette acquisition pourrait être encouragée par un subside et qu'il rendra obligatoire l'installation de filtres pour les bus et les camions ne répondant pas à la norme Euro 3 (action 10 dans le Plan Fédéral Ozone approuvé par le Conseil des ministres du 5 décembre 2003).

E. Considérant que la Belgique compte 2,4 million de voitures diesel;

F. Considérant que l'installation d'un filtre à particules représente un coût d'environ 600 euros;

¹² J.O., 29 juin 1999, L 163/41

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. Stelt vast dat wetenschappelijk onderzoek van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) en van de Europese Unie (EU) aantoonde dat de gemiddelde levensduur van de Belgen met 1 à 3 jaar wordt verkort door de concentraties aan fijn stof in de lucht;

B. Stelt vast dat de verlaging van de sterfte als gevolg van zwevend fijn stof in de Europese Unie naar schatting een jaarlijkse winst tussen 58 en 161 miljard euro met zich zou brengen en dat de kosten die gepaard gaan met de ziekten die aan die stofdeeltjes te wijten zijn jaarlijks met 29 miljard euro zouden dalen;

C. Weet dat Richtlijn 1999/30/EG van de Raad van 22 april 1999 betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht¹² de lidstaten ertoe verplicht maatregelen te nemen zodat de grenswaarde van gemiddeld 50 µg/m³ per dag voor fijn stof per kalenderjaar slechts vijfendertig maal wordt overschreden. In 2010 zal dezelfde grenswaarde van gemiddeld 50 µg/m³ nog slechts zeven maal per kalenderjaar mogen worden overschreden. De huidige jaargrenswaarde voor de bescherming van de gezondheid van de mens moet op 1 januari 2005 op 40 µg/m³ bedragen en moeten tegen 1 januari 2010 zijn gehalveerd;

D. Herinnert zich dat de regering in paragraaf 33005 van haar Federaal plan inzake duurzame ontwikkeling 2004-2008 heeft aangekondigd dat ze de aankoop van schone voertuigen en de plaatsing van een filter in dieselvoertuigen zal aanmoedigen, dat die aankoop zou kunnen worden aangemoedigd door een subsidie en dat ze de plaatsing van filters verplicht zal maken voor bussen en vrachtwagens die niet voldoen aan de Euro 3-norm (actie 10 in het Federaal Ozonplan dat de Ministerraad op 5 december 2003 heeft goedgekeurd);

E. Rekent voor dat België 2,4 miljoen dieselauto's telt;

F. Houdt er rekening mee dat een deeltjesfilter ongeveer 600 euro kost;

¹² Publicatieblad Nr. L 163 van 29/06/1999.

G. Considérant que les filtres à particules sur les nouvelles voitures réduisent jusqu'à 90 % l'émission de particules fines;

H. Considérant que l'Allemagne accordera une réduction fiscale de 250 euros pour l'installation de filtres à suie sur les voitures déjà en circulation, et de 350 euro pour l'installation sur de nouvelles voitures;

I. Considérant que la France, l'Allemagne et les Pays Bas accordent des déductions fiscales importantes pour ceux qui installent un équipement LPG sur leurs voitures;

J. Considérant que la Belgique a du retard dans l'application de la Directive 1999/30/CE du Conseil du 22 avril 1999, précitée, alors que la pollution par particules fines est parmi les plus graves et que la norme de la directive est dépassée dans 23 des 43 stations de mesure belges.

DEMANDE AU GOUVERNEMENT:

1. de faire réaliser une étude pour connaître l'origine et la composition exacte des particules fines en Belgique, et notamment, déterminer la part du transport routier dans les émissions de PM_{10} et $PM_{2,5}$;

2. d'accorder une réduction fiscale de 600 euros via l'impôt des personnes physiques et l'impôt des sociétés pour l'acquisition de nouvelles voitures équipées d'un moteur diesel qui permettent de respecter la norme d'émission de particules de 5 microgrammes par kilomètre, publiée par la commission européenne le 12 janvier 2005 jusqu'à ce qu'une nouvelle norme Euro 5 impose leur installation de série sur tous les nouveaux véhicules ou pour l'installation d'un filtre à particules sur un véhicule déjà existant en vue de répondre aux mêmes normes d'émission.

3. d'accorder une réduction fiscale sur les filtres à suie installés sur les moteurs diesel des camions et des bateaux tout en rendant obligatoire l'installation d'un filtre à particules sur les camions et les bus ne répondant pas à la norme Euro 3, comme le gouvernement s'y est engagé dans le Plan Fédéral de Développement Durable 2004-2008;

4. d'accorder une réduction fiscale pour les installations LPG sur les voitures, camions et bateaux;

G. Wijst erop dat de deeltjesfilters in de nieuwe wagens de uitstoot van fijn stof tot 90 % doen dalen;

H. Stelt vast dat Duitsland een belastingvermindering van 250 euro zal toekennen voor de plaatsing van roetfilters in voertuigen die al in gebruik zijn en van 350 euro voor de plaatsing in nieuwe voertuigen;

I. Is zich ervan bewust dat Frankrijk, Duitsland en Nederland aanzienlijke belastingverlagingen toekennen voor de plaatsing van LPG-installaties;

J. Wijst erop dat België vertraging heeft opgelopen in de toepassing van Richtlijn 1999/30/EG van de Raad van 22 april 1999, terwijl de verontreiniging door fijn stof een van de ergste is en de in die richtlijn bepaalde norm in 23 van de 43 Belgische meetstations wordt overschreden.

VRAAGT DE REGERING:

1. een onderzoek te doen uitvoeren om de oorsprong en de precieze samenstelling te achterhalen van het fijn stof in België en om meer in het bijzonder te bepalen wat het aandeel van het wegverkeer is in de uitstoot van PM_{10} en $PM_{2,5}$;

2. via de personenbelasting en de vennootschapsbelasting een belastingverlaging van 600 euro toe te kennen eensdeels voor de aankoop van nieuwe wagens die uitgerust zijn met een dieselmotor en die de mogelijkheid bieden de door de Europese Commissie op 12 januari 2005 gepubliceerde norm van 5 microgram per kilometer voor de uitstoot van fijn stof in acht te nemen totdat een nieuwe Euro 5-norm ertoe verplicht alle nieuwe voertuigen met een dergelijke motor uit te rusten, en anderdeels voor de plaatsing van een deeltjesfilter in een bestaand voertuig teneinde te beantwoorden aan dezelfde uitstootnormen;

3. een belastingverlaging toe te kennen op de roetfilters die worden geplaatst op de dieselmotoren van vrachtwagens en schepen en tegelijkertijd de plaatsing van een deeltjesfilter verplicht te maken in vrachtwagens en bussen die niet voldoen aan de Euro 3-norm, zoals de regering zich ertoe heeft verbonden in het Federaal plan inzake duurzame ontwikkeling 2004-2008;

4. een belastingverlaging toe te kennen voor de LPG-installaties in auto's, vrachtwagens en schepen;

5. de prévoir des réductions fiscales pour l'installation de filtres à suie sur de nouveaux taxis, camionnettes, autobus et péniches qui consomment du diesel;

6. d'augmenter le soutien fédéral à l'organisation des journées sans voiture qui doivent être organisées plusieurs fois par an, au moins une fois par trimestre;

7. d'informer le public sur les risques des particules fines, sur les causes, et les comportements à encourager pour diminuer la pollution par particules fines; et en particulier d'indiquer la présence d'un filtre à particules et la quantité de PM émise par les différents modèles dans le guide CO₂ des voitures en vente en Belgique.

8. d'équiper tous les nouveaux véhicules diesel des services publics fédéraux de filtres à particules.

9. de se concerter avec les gouvernements régionaux afin de coordonner un plan d'action, dans le cadre du Plan national d'Action Environnement et Santé.

10. de plaider au niveau européen pour l'entrée en vigueur la plus rapide possible d'une nouvelle norme Euro 5 qui fixera à 5 microgrammes par kilomètre la valeur limite pour les émissions de particules de suie des automobiles diesel.

11. de prendre toutes les mesures nécessaires afin de réduire la pollution par particules fines, et ainsi répondre aux exigences de la Directive 1999/30/CE du Conseil du 22 avril 1999, précitée.

11 janvier 2006

Muriel GERKENS (ECOLO)

5. in belastingverlagingsen te voorzien voor de plaatsing van roetfilters in nieuwe taxi's, bestelwagens, bussen en binnenvaartuigen met een dieselmotor;

6. de federale steun te verhogen voor de organisatie van autovrije dagen die meermaals per jaar en minstens eenmaal per kwartaal moeten plaatsvinden;

7. de bevolking in te lichten over de gevaren van fijn stof, over de oorzaken en over de aan te moedigen gedragingen om de verontreiniging door fijn stof te verminderen; en meer bepaald in de CO₂-gids van de in België verkochte wagens de aanwezigheid te vermelden van een deeltjesfilter en aan te geven hoeveel PM de verschillende modellen uitstoten;

8. alle nieuwe dieselloertuigen van de federale overheidsdiensten uit te rusten met deeltjesfilters;

9. met de gewestregeringen te overleggen om in het kader van het Nationaal Actieplan Milieu en Gezondheid een actieplan te coördineren;

10. er op Europees niveau voor te pleiten dat een nieuwe Euro 5-norm die de grenswaarde voor de uitstoot van roetdeeltjes door dieselauto's op 5 microgram per kilometer zal vaststellen, zo spoedig mogelijk van kracht wordt;

11. alle nodige maatregelen te nemen om de verontreiniging door fijn stof te verminderen en aldus te beantwoorden aan de vereisten van Richtlijn 1999/30/EG van de Raad van 22 april 1999.

11 januari 2006