

Chambre des Représentants

SESSION 1985-1986

19 MARS 1986

PROPOSITION DE LOI

visant à protéger l'environnement en encourageant une diminution de la pollution provoquée par les gaz d'échappement des véhicules équipés d'un moteur à essence

(Déposée par M. Van Durme)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les « pluies acides » sévissent dans toute l'Europe et n'épargnent pas notre pays. Il faudra des dizaines d'années pour que se reconstitue la couche d'ozone attaquée par la pollution. Le saturnisme n'est plus une maladie inconnue dans nos contrées. Et l'on pourrait encore citer bien d'autres atteintes que notre manière de vivre porte à notre environnement et qui — on l'oublie trop facilement — hypothèquent le sort des générations futures.

Il convient donc de prendre des mesures urgentes, s'il n'est pas déjà trop tard. La dégradation de notre environnement se poursuivra encore pendant des dizaines d'années, même si nous mettons immédiatement fin à toute forme de pollution, et sa reconstitution exigera plus de temps encore. Il faut prendre des mesures immédiates en raison de l'interaction des différents facteurs de pollution.

Beaucoup se montrent réticents à l'égard de telles mesures, parce qu'elles ont un caractère contraignant et qu'elles semblent, à première vue, onéreuses. Soulignons d'emblée, en ce qui concerne ce dernier aspect, qu'il est nettement plus coûteux de réparer des dommages que de les prévenir. La seule différence réside dans le fait que les fonds sont puisés dans des budgets différents. Mais n'oublie-t-on pas aussi trop facilement qu'un budget, quel qu'il soit, est en définitive toujours alimenté par le contribuable?

Pour éviter que les mesures ne soient trop ressenties comme une contrainte, nous proposons des mesures d'environnement qui doivent permettre d'assainir notre environnement. Il est évident que ces mesures devront avoir des effets tangibles. Au cas où il n'en serait pas tenu compte, il faudra promulguer des lois coercitives, à moins bien

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1985-1986

19 MAART 1986

WETSVOORSTEL

voor een beter leefmilieu door het stimuleren van een vermindering aan vervuiling, veroorzaakt door uitlaatgassen van voertuigen met benzinemotoren

(Ingediend door de heer Van Durme)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De « zure regen » grijpt om zich heen in Europa, ook België blijft hiervan niet gespaard. De beschermde ozonlaag wordt aangetast en zal tientallen jaren nodig hebben om zich terug te herstellen. Loodvergiftiging is ook bij ons geen onbekend verschijnsel meer en zo zouden we nog lang kunnen doorgaan. Eén lange trieste lijst van schade die wij door ons leefpatroon toebrengen aan het milieu en dus meteen ook — sommigen vergeten dit maar al te graag — aan onze eigen, komende generaties.

Maatregelen dringen zich op — voor zover ze al niet te laat komen. De afbraak van ons leefmilieu zal nog tientallen jaren doorgaan, ook al stoppen we nu onmiddellijk elke vorm van vervuiling; herstel duurt nog langer. Het ogenblikkelijk nemen van maatregelen is noodzakelijk, gelet op de interactie van de verschillende vormen van vervuiling.

Veelal staat men weigerachtig tegenover dergelijke maatregelen, omdat ze een dwang inhouden, en omdat ze op het eerste gezicht duur uitvallen voor de betrokkenen. Wat dit laatste betreft is het herstel van berokkende schade veel duurder dan het voorkomen ervan, alleen wordt hierbij uit een ander budgettair potje geput en we vergeten maar al te graag dat dit potje is opgebouwd met dezelfde centen van dezelfde belastingbetaler.

Wat het gevoel van dwang betreft, hieraan willen we graag tegemoet komen door stimulerende maatregelen voor te stellen die moeten leiden tot een gezondmaking van ons milieu. Wij willen er wel meteen op wijzen dat zulke maatregelen wel degelijk effect moeten hebben. Indien er in de praktijk geen gevolg wordt aan gegeven, zullen er

entendu, que nous ne préférons léguer aux générations futures les problèmes que nous nous serons refusés à résoudre.

La présente proposition de loi prévoit diverses mesures destinées à combattre, ou en tout cas, à réduire la pollution provoquée par les gaz d'échappement des véhicules équipés d'un moteur à essence. Il ne s'agit, et nous en sommes pleinement conscient, que d'un aspect limité du problème général de la pollution, mais par souci d'efficacité, nous avons choisi de procéder par étapes limitées, mais réalistes, qui se justifient d'un point de vue scientifique. C'est ainsi que la présente proposition ne concerne pas les moteurs diesel, bien que ceux-ci constituent une source considérable de pollution. Mais cette pollution est d'une nature totalement différente et nécessite donc d'autres mesures. L'étude de ce phénomène n'est d'ailleurs pas terminée. La Commission des Communautés européennes a été chargée d'établir un rapport à ce sujet, mais ce rapport n'a pas encore été publié.

La présente proposition de loi contient une série de mesures qui ont toutes pour but de réduire la nocivité des gaz d'échappement. Plusieurs propositions ont été déposées par le passé, tant au Parlement européen qu'au Parlement belge, mais elles ne concernaient pour la plupart qu'un seul de ces aspects. Nous estimons quant à nous qu'une approche globale, telle que la nôtre, est plus efficace. D'une part, parce que le législateur a une vue d'ensemble des mesures qui peuvent être prises et qu'il peut les examiner globalement, d'autre part, parce que l'industrie peut s'adapter méthodiquement en fonction de la nouvelle législation et qu'elle dispose d'une base globale et précise pour procéder à des adaptations techniques. Cette approche offre en outre une plus grande sécurité juridique au consommateur.

L'ensemble de mesures que nous proposons comporte trois volets.

Le premier concerne la teneur en plomb et en benzène de l'essence : les mesures proposées sont basées entièrement sur la directive de la C.E.E. qui doit entrer en vigueur au plus tard en octobre 1989.

Le deuxième contient une série de mesures visant à limiter la teneur des gaz d'échappement en CO, HC et NO_x. Ces mesures sont également basées sur la directive de la C.E.E. de mars 1985.

Le troisième volet prévoit une limitation générale de vitesse. Il s'agit selon nous de la méthode la plus efficace pour réduire la pollution par les gaz d'échappement.

Pour être complet, il convient enfin d'attirer l'attention sur les avantages des transports publics. Il est évident que l'usage intensif de la voiture personnelle contribue fortement à la pollution causée par les véhicules automoteurs. Or, il est bien rare de voir circuler une voiture de cette catégorie, qui transporte plus d'une ou deux personnes. La quantité de gaz d'échappement par personne transportée par les transports publics (y compris les autocars) est proportionnellement inférieure à celle qui résulte de l'usage de la voiture personnelle, et ce rapport est plus favorable encore en ce qui concerne les chemins de fer.

La promotion des transports publics englobant encore bien d'autres aspects, nous ne prévoyons toutefois aucune disposition à ce sujet dans la présente proposition.

Première partie — Teneur en plomb et en benzène de l'essence

Il est prouvé scientifiquement qu'il existe un lien entre la santé publique et la présence de plomb dans l'atmosphère. Ce métal est absorbé par le sang et y agit comme un poison. Personne n'a oublié ce qui s'est passé à Hoboken,

dwingende wetten moeten worden uitgevaardigd, tenzij men natuurlijk liever onze komende generaties opzadelt met de problemen die wij niet wilden oplossen.

Dit wetsvoorstel heeft tot doel een aantal maatregelen te treffen om de vervuiling die uitgaat van de uitlaatgassen van voertuigen aangedreven met benzinemotoren tegen te gaan of althans te verminderen. Het is — dat beseffen we ten volle — slechts een kleine greep uit het geheel van de vervuiling, maar om effectieve maatregelen te treffen nemen we doelbewust kleine, doch reëel haalbaar stappen, die wetenschappelijk verantwoord zijn. Zo wordt er hier bijvoorbeeld niet gesproken over de dieselmotoren, hoewel deze ook een aanzienlijke bron van vervuiling zijn. Deze is echter geheel anders van aard en vergt ook andere maatregelen. Bovendien werd dit fenomeen nog niet volledig bestudeerd. De Commissie van de E. G. is belast om een rapport hierover uit te brengen, maar dit werd nog niet ontvangen.

In het voorliggende wetsvoorstel wordt een serie van maatregelen voorgesteld die alle tot doel hebben giftige uitlaatgassen te verminderen. In het Europees Parlement, zowel als in het Belgische, werden in het verleden verschillende voorstellen ingediend, veelal betreffende één van die aspecten. Wij zijn echter van oordeel dat een geheel, zoals hier voorgesteld, effectiever is. Enerzijds krijgt de wetgever een overzicht van de mogelijks te nemen maatregelen en kan hij deze als totaalpakket behandelen. Anderzijds kan de industrie zich stelselmatig aanpassen aan de nieuwe wet en heeft zij ook een duidelijk overzicht wanneer bepaalde technische wijzigingen moeten zijn voltooid. Ook voor de consument betekent het meer rechtszekerheid.

In het pakket maatregelen kan men drie onderdelen onderscheiden.

Vooreerst betreffende het lood- en benzeengehalte in de benzine. De voorgestelde maatregelen steunen hier volledig de E.G.-richtlijn die ten laatste in oktober 1989 moet in voege treden.

Ten tweede wordt er voorzien in maatregelen die de CO, HC en NO_x moeten beperken. Ook hier baseren wij ons op de richtlijn van de E.G. van maart 1985.

Ten derde wordt voorgesteld de algemene maximumsnelheid te beperken. Dit is de meest effectieve methode om giftige uitstoot tegen te gaan.

Volledigheidshalve moeten we hier ook melding maken van de invloed van het openbaar vervoer. Het moge duidelijk wezen dat één van de oorzaken van de zware vervuiling door motorvoertuigen het veelvuldig gebruiken van de privé-wagen is. Hoe vaak ziet men niet wagens rijden met slechts één of twee personen erin? Verhoudingsgewijze wordt er per vervoerde persoon heel wat minder vervuilde uitlaatgassen de wereld ingestuurd wanneer men gebruik maakt van het openbaar vervoer (zelfs voor autocars) dan bij gebruik van privé-wagens. Voor het gebruik van de trein geldt zulks nog in veel sterkere mate.

Gezien echter het bevorderen van het openbaar vervoer nog heel wat andere aspecten behelst, nemen wij dit niet op in huidig wetsvoorstel.

Deel 1 — Lood- en benzeengehalte in de benzine

Het is wetenschappelijk bewezen dat er een verband bestaat tussen de volksgezondheid en het lood in de lucht. Dit metaal wordt opgenomen in het bloed en zorgt voor vergiftiging. We kennen nog allen goed het geval van

où des phénomènes de saturnisme ont été observés chez des enfants habitant à proximité de la « Métallurgie ». Sans doute se rappellera-t-on également que des vaches sont mortes après avoir brouté de l'herbe souillée par des élaboussures de minium.

On constate par ailleurs une relation directe entre la teneur en plomb de l'air et l'utilisation d'essence contenant du plomb par les véhicules: quelque 70 % du plomb contenu dans l'air proviennent des véhicules à moteur. Dans les villes où le trafic est intense, on enregistre des concentrations de plomb dans le sang sensiblement plus élevées qu'ailleurs. C'est ainsi que l'on a constaté une baisse de 35 à 40 % de la concentration de plomb dans le sang après l'introduction de l'essence sans plomb aux Etats-Unis.

Eu égard aux graves conséquences du saturnisme (démence, crétinisme, etc.), il est urgent de prendre des mesures, l'objectif final étant de mettre fin à toute utilisation d'essence au plomb, parfois dénommée « essence plombée » dans les milieux de la C. E. E. Si l'utilisation de l'essence sans plomb est désormais techniquement possible, il faut néanmoins tenir compte d'un certain nombre de facteurs.

— Les véhicules conçus pour consommer de l'essence normale peuvent généralement tout aussi bien rouler à l'essence sans plomb. Il n'y a donc aucun problème. Plusieurs autres voitures dont le moteur est conçu pour être alimenté à l'essence super (\pm 98 RON) peuvent également consommer de l'essence exempte de plomb sans inconvénient. Selon l'A. D. A. C. (l'équivalent allemand de notre « Automobile Club »), environ 50 % des véhicules peuvent fonctionner immédiatement à l'essence sans plomb, même si certains devaient utiliser de temps à autre de l'essence au plomb. Un problème se pose néanmoins en ce qui concerne les autres voitures, pour lesquelles il faut de l'essence au plomb afin d'éviter le cliquetis du moteur. En effet, dans les moteurs actuels, qui présentent un taux de compression élevé, le plomb contenu dans l'essence fait en quelque sorte office de « lubrifiant » bon marché: le dépôt de plomb sur les soupapes d'échappement les protège et évite ainsi que le moteur subisse des dommages importants.

— La durée de vie moyenne des voitures — toutes marques confondues — est d'environ 12 ans en Europe et de 8 à 9 ans en Belgique. Il faut donc compter que les voitures construites actuellement et dont le moteur n'est pas conçu pour fonctionner à l'essence sans plomb rouleront encore 8 à 9 ans. Certaines voitures, et principalement les grosses qui ne roulent qu'à la super, continueront de circuler plus longtemps encore. Il convient donc de prévoir une période de transition de 10 à 15 ans au moins pour réaliser la conversion complète à l'essence sans plomb.

— Des problèmes se posent en outre en ce qui concerne le stockage et la distribution de l'essence sans plomb. D'une part, ce carburant doit être disponible dans tous les pays de la Communauté européenne au plus tard pour le mois d'octobre 1989, de manière que la libre circulation au sein de la Communauté ne soit pas entravée, ce qui suppose l'existence d'un réseau de distribution bien développé, particulièrement le long des routes principales. D'autre part, les réservoirs et les camions-citernes ayant servi à stocker ou à transporter de l'essence au plomb ne peuvent être utilisés immédiatement pour stocker ou transporter de l'essence sans plomb. Les résidus d'essence au plomb et le dépôt de plomb sur les parois des réservoirs et des installations des pompes risquent en effet de causer des problèmes. La directive européenne prévoit toutefois que l'essence sans plomb pourra encore contenir 0,020 g de plomb par litre pendant une phase de transition allant jusqu'au 1^{er} avril 1990. Les réservoirs pour l'essence normale peuvent provisoirement être utilisés, comme c'est

Hoboken, waar bij kinderen uit de buurt van de « Métallurgie » loodvergiftigingsverschijnselen werden waargenomen. Wij herinneren ons wellicht ook nog de sterfgevallen van enige koeien die gras hadden gegeten waarop enige spatten loodmenie terechtgekomen waren.

Er is tevens een rechtstreeks verband aangetoond tussen het loodgehalte in de lucht en het verkeer dat met loodhoudende benzine rijdt: ca 70 % van het lood in de lucht is afkomstig van motorvoertuigen. In steden waar veel verkeer is, worden beduidend hogere loodconcentraties in het bloed gemeten dan daarbuiten. Zo ook bijvoorbeeld constateerde men in de Verenigde Staten, waar men loodvrije benzine gebruikt, een daling met 35 tot 40 % van de concentratie aan lood in het bloed bij de invoering van loodvrije benzine.

Gelet op de zware gevolgen van loodvergiftiging (o.a. demensie, cretinisme) dringen zich maatregelen op. De uiteindelijke bedoeling is dan ook om te komen tot een situatie waarbij er geen loodhoudende (« gelode » is de door de E. G. gebruikte term) benzine meer gebruikt wordt. Technisch is dit mogelijk geworden, maar we moeten bij het invoeren van loodvrije benzine met een aantal factoren rekening houden.

— Voertuigen die kunnen rijden op normale benzine, zijn over het algemeen geschikt om onmiddellijk op loodvrije benzine over te schakelen. Hier stelt zich geen probleem. Verschillende andere auto's met motoren voor gebruik van superbenezine (\pm 98 RON) kunnen ook zonder problemen overschakelen op loodvrije benzine. Volgens de Duitse A. D. A. C. kan zo'n 50 % van de voertuigen onmiddellijk loodvrij tanken, zij het dat sommige nu en dan loodhoudende benzine moeten gebruiken. De overige wagens vormen echter een probleem: zij hebben gelode benzine nodig om « kloppen » van de motor tegen te gaan. In het huidige type van motoren met hoge compressie is het n.l. zo dat het lood in de benzine o.m. dienst doet als een soort van goedkoop « smeer »-middel: loodafzetting op de uitlaatkleppen beschermen deze en voorkomen dusdoende ernstige motorschade.

— De gemiddelde levensduur van een wagen — alle merken door mekaar genomen — blijkt in Europa zowat 12 jaar te zijn, in België 8 tot 9 jaar. Wagens die vandaag gebouwd worden en die niet geschikt zijn voor loodvrije benzine zullen dus gemiddeld nog 8 tot 9 jaar meegaan. Sommige, vooral de grotere die enkel op superbenezine rijden, nog langer. Er moet derhalve een overgangperiode worden voorzien voor de volledige overschakeling op loodvrije benzine van ten minste 10 tot 15 jaar.

— Bovendien stellen zich problemen in verband met opslag en distributie van loodvrije benzine. Enerzijds moet er ten laatste tegen oktober 1989 in alle landen van de E. G. loodvrije benzine beschikbaar zijn en wel zo dat er geen belemmering van het vrije verkeer binnen de gemeenschap plaatsvindt. Dit veronderstelt een degelijk uitgebouwd netwerk, voornamelijk langs de hoofdwegen. Anderzijds is het zo dat het gebruik van opslagtanks of van tankwagens voor transport van deze brandstof, niet onmiddellijk kunnen worden gebruikt voor het opslaan of transport van werkelijk loodvrije benzine voor zover zij eerder werden gebruikt voor het opslaan of transport van gelode benzine. Resten van gelode benzine, plus afzetting van lood op de wanden van de tanks en de pompinstallatie kunnen hier voor narigheid zorgen. Nochtans is het zo dat de E. G.-richtlijn bepaalt dat de loodvrije benzine nog 0,020 g Pb/liter mag bedragen en dit in een overgangsfase tot 1 april 1990. Voorlopig kunnen tanks van normale benzine worden gebruikt zoals dit en andere landen ook nu al

d'ailleurs déjà le cas dans d'autres pays. Si l'on veut éviter toute augmentation du coût, il importe donc que les pompistes et les producteurs et distributeurs de produits pétroliers se conforment le plus rapidement possible à cette directive.

— La technique de raffinage du pétrole brut en vue de la production d'essence sans plomb doit être adaptée afin d'obtenir un indice d'octane qui soit proche de celui de l'essence super au plomb (la norme minimum préconisée dans le cadre de la Communauté européenne est de 95 à 96 RON).

— La suppression des additifs au plomb devra être compensée par l'adjonction d'autres additifs, ce qui entraînera peut-être une augmentation du coût. Selon le rapport que le Ministre néerlandais du Logement, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement a présenté le 15 avril 1985 au Président de la Deuxième Chambre du Parlement, le surcoût total de l'essence sans plomb mise sur le marché, par rapport à l'essence contenant respectivement 0,4 et 0,15 g de plomb par litre, est estimé à 6,5 et 4,5 cents par litre, soit 1,17 et 0,81 F par litre.

— Il est possible d'augmenter l'indice d'octane — exprimé en RON — par l'adjonction de benzène.

Etant donné que la combustion du benzène libère des produits nocifs, la Commission européenne a également élaboré une directive qui prévoit qu'aucune sorte d'essence ne peut contenir plus de 5,0 % de benzène par volume.

Eu égard à ces considérations et vu la directive européenne, il nous paraît indiqué d'introduire l'essence sans plomb de manière progressive, mais en veillant à réduire drastiquement, chaque fois que cela est possible, le danger d'intoxication par le plomb due aux gaz d'échappement.

Tels sont également les objectifs des articles 1^{er} à 3 et de l'article 5.

L'utilisation d'essence sans plomb dans certains véhicules qui ne sont pas conçus pour cela peut les endommager. Il est dès lors primordial que l'essence sans plomb puisse être distinguée de l'essence au plomb sans risque d'erreur (donc d'une façon identique pour toutes les marques d'essence). De nombreuses solutions peuvent être envisagées à cet effet, allant de l'apposition d'écriteaux indiquant clairement de quelle essence il s'agit ou de l'installation d'un signal sonore, à la conception de modèles spéciaux de pistolets et d'orifices de remplissage des réservoirs. La solution la plus drôle que l'on puisse proposer, qui est d'ailleurs d'une parfaite inutilité, nous paraît être celle qui consisterait à colorer l'essence sans plomb. Nous ne comprenons absolument pas qu'elle soit préconisée dans pratiquement tous les documents. Qui, en effet, peut se vanter d'avoir déjà vu la couleur de l'essence dont il remplit le réservoir de sa voiture? Vu le prix actuel du litre d'essence, il est assurément préférable de la verser directement dans le réservoir. Pour le cas où on déciderait malgré tout, pour quelque raison que ce soit, de colorer l'essence sans plomb, nous suggérons de choisir la couleur verte, non seulement pour des raisons politiques évidentes, mais aussi parce qu'en Allemagne, où l'essence sans plomb est disponible à peu près partout, les pompes qui en délivrent sont signalées par un panneau où est représentée, sur fond bleu, une pompe verte cachée derrière une blanche.

Nous demandons par conséquent au Ministre des Communications d'adapter la signalisation des pompes situées

gebeurt. Het komt er dus voor de pomphouders en voor de olieproducenten en -verdelers op aan zich zo vlug mogelijk naar deze Richtlijn te schikken wil men geen kostenverhoging kennen.

— De raffinage van de olie tot loodvrije benzine moet worden bijgesteld, zodanig dat het RON-getal (in de E. G. wordt een minimum van 95 tot 96 RON voorgestaan) van loodvrije benzine deze van gelode superbenzine benadert.

— De verwijdering van loodadditieven zal moeten gecompenseerd worden met andere, zodat een kostenverhoging wellicht het gevolg zal zijn. Het Nederlands rapport van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (15 april 1985) raamt de totale extra-kosten van de op de markt gebrachte loodvrije benzine tegenover de gelode van 0,4 respectievelijk 0,15 g Pb/liter op 6,5 respectievelijk 4,5 cent per liter, t.t.z. 1,17 F respectievelijk 0,81 F.

— Een van de middelen om het octaangehalte — uitgedrukt in RON — te verhogen is het toevoegen van benzeen.

Gelet op de schadelijke produkten die vrijkomen bij de verbranding hiervan is de Commissie van de E. G. ook hiervoor overgegaan tot het opstellen van een richtlijn, m.n. wordt een maximum bepaald van 5,0 volume-procent benzeen voor elke soort benzine.

Gelet op de voornoemde bedenkingen en gezien de richtlijn van de E. G. lijkt het ons aangewezen de invoering van loodvrije benzine geleidelijk aan te laten verlopen, echter wel zo dat het gevaar van loodvergiftiging door uitlaatgassen meteen drastisch wordt aangepakt waar mogelijk.

Dit is meteen de verantwoording voor de artikelen 1 tot 3 en artikel 5.

Het tanken van loodvrije benzine in wagens die hiervoor niet ontworpen werden kan schade berokkenen aan sommige van deze voertuigen. Daarom is het van essentieel belang dat loodvrije benzine duidelijk en herkenbaar — dus voor alle benzinemerken op gelijkaardige wijze — te onderscheiden is van gelode. Hiervoor zijn vele voorstellen mogelijk, gaande van het aanbrengen van duidelijke opschriften en een auditief signaal aan de pomp (zoals nu reeds veelal het geval is voor dieselbrandstof) tot de constructie van speciale vormen van vulpistolen en auto-tankmondningen. Het leukste, doch perfect overbodige voorstel lijkt ons wel het kleuren van de loodvrije benzine. Het is voor ons totaal onbegrijpelijk dat dit voorstel in zowat elke document terugkomt. Heeft u de kleur van uw benzine al eens gezien? Aan de huidige kostprijs van het goedje laten we deze liever rechtstreeks in de tank vloeien. Indien men om welke reden dan ook toch zou overgaan op kleuring, stellen wij de kleur groen voor, niet alleen om evidente politieke redenen, maar ook omdat in Duitsland, waar loodvrije benzine vrij algemeen verkrijgbaar is, dit langs de weg wordt aangeduid door een afbeelding van een groene pomp, verscholen achter een witte (op een blauw bord).

Wij willen hierbij de Minister van Verkeerswezen dan ook aansporen de signalisatie van pompen langs de weg

le long des routes en modifiant le signal F63 en fonction de la description ci-dessus.

Pour ce qui est de l'élaboration de solutions concrètes pour prévenir les erreurs lors du ravitaillement à la pompe, nous proposons que des experts des sociétés pétrolières, du secteur des revendeurs, des fabricants d'automobiles et du Ministre des Communications se concertent, étant entendu que la réalisation éventuelle d'une étude ne peut en aucun cas faire obstacle au respect des délais prévus par la loi. Il convient en outre de prévoir une information adéquate des automobilistes, tant en ce qui concerne l'utilisation d'essence sans plomb qu'en ce qui concerne la possibilité d'en ravitailler leur véhicule. On pourrait à cet égard faire appel au concours des grands clubs automobiles.

Nous avons souligné ci-avant que le coût de l'essence sans plomb pourrait être plus élevé que celui de l'essence au plomb. Nous entendons par ailleurs stimuler l'utilisation d'essence sans plomb, le meilleur stimulant étant en l'occurrence un prix plus intéressant. La directive européenne prévoit d'ailleurs cette possibilité: les Etats membres peuvent adapter les taux des taxes et accises en vue de favoriser la vente d'essence sans plomb. Le prix de l'essence se compose du prix de base, des accises et de la T. V. A. (25 %). La meilleure solution serait de réduire les accises, mais une telle mesure ne peut être prise qu'en accord avec le Grand-Duché de Luxembourg, formalité qui retarderait d'autant sa mise en exécution. La modification du taux de la T. V. A. serait en l'occurrence tout aussi efficace et pourrait être appliquée plus rapidement. La réduction du taux de la T. V. A. à 17 % se traduirait en effet par une diminution du prix à la pompe d'environ 2,50 F au litre. L'essence sans plomb serait ainsi environ 1 F moins chère que l'essence au plomb. Cet avantage concernerait également, fût-ce dans une moindre mesure, les véhicules à usage professionnel, étant donné que la T. V. A. n'est récupérable qu'à concurrence de 50 %

Soulignons par ailleurs que le coût budgétaire total de cette opération sera probablement compensé par une diminution des dépenses dans le domaine des soins de santé.

Il est prévu une période d'essai de deux ans, qui peut d'être prolongée. On pourrait d'ailleurs envisager, à l'expiration de cette période, l'instauration d'une taxe spéciale sur l'essence au plomb, conformément au principe selon lequel « le pollueur doit payer », ou, éventuellement, combiner les deux formules proposées.

Il va de soi que les adaptations éventuelles des techniques et méthodes de contrôle devront être effectuées conformément à la directive européenne du 20 mars 1985.

Eu égard au danger que présente la pollution par le plomb, le Ministre qui a la santé publique dans ses attributions pourrait également ordonner que ce problème fasse l'objet d'une étude.

2^e partie — Hydrocarbures (HC), oxydes d'azote (NO_x) et monoxydes de carbone (CO)

L'introduction de l'essence sans plomb et la limitation immédiate de la teneur en plomb de l'essence au plomb sont un premier pas dans la voie de l'épuration — ou, faut-il dire, de la moindre pollution — de notre environnement. Comme nous l'avons dit plus haut, tout n'est cependant pas résolu pour autant, au contraire.

C'est ainsi qu'on sait que le phénomène des « pluies acides » est provoqué par des substances telles que le SO₂ et le NO_x. Il est actuellement possible de limiter le NO_x et les hydrocarbures (HC), responsables notamment de la

inséparables à passer et wel door het verkeersbord F63 in hogergenoemde zin te modificieren.

Voor het exact uitwerken van voorstellen ter voorkoming van verkeerd tanken, stellen wij een overleg voor tussen experts van oliemaatschappijen en pomphouders, deze van automobiefabrikanten en van het Ministerie van Verkeerswezen, met dien verstande dat een mogelijk onderzoek geen beletsel mag vormen voor het respecteren van de in de wet opgenomen termijnen. Verder moet er worden voorzien in een degelijke voorlichting van de automobilist, zowel wat het gebruik van loodvrije benzine betreft als de mogelijkheid tot het tanken ervan voor zijn voertuig in het algemeen. Hiervoor zouden ook de grote automobilistenverenigingen om hun medewerking kunnen worden verzocht.

We hadden het hierboven reeds even over de mogelijks hogere kostprijs van loodvrije benzine tegenover gelode. Anderzijds is het zo dat wij beogen het gebruik van loodvrije benzine te stimuleren, waarbij we dan in de eerste plaats denken aan een lagere prijs. De E. G.-Richtlijn laat in deze zin een opening: de Lid-Staten van de E. G. mogen namelijk de tarieven van belasting en accijnzen aanpassen voor de stimulering van de verkoop van loodvrije benzine. Welnu, de benzineprijs is samengesteld uit de basiskostprijs van de benzine, de accijnzen en de B. T. W. (25 %). Het beste zou zijn de accijnzen te verlagen, doch dit zou dan moeten gebeuren in overeenstemming met het Groothertogdom Luxemburg, hetgeen een vertraging van de procedure tot gevolg kan hebben. Een wijziging aan het B. T. W.-tarief is hier even effectief en kan sneller worden doorgevoerd. Inderdaad, het terugbrengen van het B. T. W.-tarief tot 17 % zou een verlaging van de prijs aan de pomp meebrengen van zo'n 2,5 F/liter, hetgeen de loodvrije benzine ± 1 F goedkoper maakt dan gelode. Ook voor bedrijfsvoertuigen blijft er een relatief, zij het kleiner, voordeel bestaan daar slechts 50 % van de B. T. W. kan worden terugbetaald.

Terloops weze vermeld dat de totale budgettaire kost die hiervan het gevolg zou zijn wellicht wordt weggewerkt doordat er op het vlak van o.m. de gezondheidszorg minder moet worden uitgegeven.

De periode van twee jaar werd gehanteerd als een proefperiode die kan worden verlengd. Overigens kan na twee jaar ook worden overwogen een speciale heffing op te leggen de gelode benzine, volgens het principe van « de vervuiler betaalt » of een combinatie van beide.

Het spreekt vanzelf dat eventuele aanpassingen in controletechnieken en methoden gebeuren op basis van de E. G.-Richtlijn van 20 maart 1985.

Gelet op de gevaren van het lood voor de volksgezondheid, kan ook de Minister, tot wiens bevoegdheid dit valt, een onderzoek gelasten.

Deel 2 — Koolwaterstoffen (HC), Stikstofoxides (NO_x) en Koolstofmonoxiden (CO)

De invoering van loodvrije benzine en de onmiddellijke beperking van het loodgehalte in de gelode benzine is een eerste stap in de zuivering — of moeten we zeggen in het afremmen van de verdere vervuiling — van ons leefmilieu. Zoals hoger beschreven lost dit echter niet alles op, integendeel.

Zo is bekend dat het fenomeen van de « zure regen » veroorzaakt wordt door stoffen als SO₂ en NO_x. Beperking van de NO_x en van de koolwaterstof (HC), ondermeer verantwoordelijk voor de fotochemische luchtverontreiniging

pollution photochimique de l'air du fait de l'action de la lumière solaire sur leurs particules présentes dans l'atmosphère. En Europe, la circulation routière est responsable de 50 % environ des émissions de NO_x et de HC. La C. E. a dès lors proposé des mesures en vue de réduire l'émission de ces substances nocives.

Dans les discussions sur l'essence sans plomb, il est assez souvent question du catalyseur. Cet appareil débarrasse les gaz d'échappement principalement du NO_x et du HC. Il présente cependant deux inconvénients : il est relativement coûteux à l'achat (on compte environ 30 000 F), et il augmente la consommation de carburant de quelque 5 à 20 %. Ce dernier point est toutefois moins défavorable qu'il n'y paraît, étant donné que les voitures à catalyseur sont et doivent être mieux entretenues et, de ce fait, sont aussi mieux réglées que les voitures ordinaires. Une étude effectuée aux États-Unis montre qu'un catalyseur peut faire de 50 000 à 100 000 milles U. S. Il y a cependant un risque de saturation du catalyseur par le plomb lorsqu'on roule avec de l'essence au plomb, ce qui a pour effet de le rendre inutilisable.

D'où la recommandation faite ci-dessus de faire afficher l'essence sans plomb de manière apparente et uniformément reconnaissable.

Il existe cependant d'autres possibilités de réduire l'émission de substances nocives. Ainsi, par exemple, on travaille actuellement à la mise au point d'un moteur à mélange maigre « Lean-Burn », qui est beaucoup moins polluant. Il n'en existe encore que quelques prototypes, mais on prévoit d'accroître leur nombre. Le moteur à mélange maigre offre l'avantage supplémentaire de consommer de 10 à 20 % en moins que les moteurs actuels, et donc beaucoup moins que les voitures équipées d'un catalyseur. Cela rend la mise au point d'un tel moteur très intéressante et, sans doute, meilleur marché à moyen terme.

En outre, il ne faut pas exclure la possibilité de voir se développer à court ou à long terme des projets totalement nouveaux de combustion plus « propre » ou de véhicules qui ne seront plus mus par les carburants classiques et/ou par le vieux moteur à combustion. Cette recherche doit être stimulée par les pouvoirs publics, car il n'est pas évident que les constructeurs automobiles seront disposés à relever pareils défis. En effet, ils calculent leurs risques commerciaux et le résultat de ce calcul n'est pas toujours incontestable.

C'est la raison pour laquelle la C. E. a fixé de nouvelles normes, sans spécifier comment il doit y être satisfait. La Commission, comme les constructeurs automobiles, s'en sont félicités. Un calendrier précis, que nous reproduisons ci-après, a toutefois été arrêté.

ging, die ontstaat door de inwerking van zonlicht op de in de atmosfeer aanwezige deeltjes hiervan, zijn op dit ogenblik mogelijk. Het wegverkeer in Europa is voor ca 50 % van de NO_x en HC-emissies verantwoordelijk. De E. G. heeft dan ook maatregelen voorgesteld om de emissie van deze schadelijke stoffen te reduceren.

In de discussies over loodvrije benzine heeft men het nogal dikwijls over « de katalysator ». Dit toestel zuivert de uitlaatgassen van voornamelijk NO_x - en koolwaterstoffen. Dit toestel heeft echter twee nadelen : het is relatief duur bij het aanschaffen men rekent op zo'n 30 000 F en het brengt een verhoging van het brandstofverbruik mee van zo'n 5 à 20 %. In de praktijk valt dit laatste echter wel beter mee, aangezien wagens met katalysator beter onderhouden (moeten) worden en dus ook beter afgesteld zijn dan gewone. Uit een onderzoek, uitgevoerd in de V. S., blijkt dat een katalysator zo'n 50 à 100 000 U.S.-mijl meegaat. Wel bestaat het gevaar voor « loodvergiftiging » van de katalysator wanneer met loodhoudende benzine wordt gereden, waardoor de katalysator onbruikbaar wordt.

Vandaar dus ons pleidooi in wat vooraf ging om een duidelijke en overal herkenbare aanduiding van de loodvrije benzine.

Er bestaan echter nog andere mogelijkheden om te komen tot een lagere emissie van schadelijke stoffen. Zo werkt men bijvoorbeeld op dit ogenblik aan de zogenaamde « Lean-Burn » of « Mager-Mengsel »-motor die veel minder vervuילend is. Er zijn op dit ogenblik slechts enige prototypes gebouwd, maar men voorziet dat deze in de toekomst verder zullen worden uitgebouwd. De « mager-mengsel »-motor heeft het bijkomende voordeel dat hij ca. 10 à 20 % minder verstoekt dan de huidige motoren — en dus heel wat minder dan de met katalysator uitgeruste wagens. Dit maakt de ontwikkeling van een dergelijke motor erg interessant en wellicht op langere termijn goedkoper.

Bovendien mag de mogelijkheid niet worden uitgesloten dat er zich op korte of lange termijn nog totaal nieuwe concepten aanbieden die zorgen voor een « schonere » verbranding of van voertuigen die zich niet met de klassieke brandstoffen en/of de oude verbrandingsmotor voortbewegen. Dit onderzoek dient van overheidswege gestimuleerd te worden. Het is namelijk niet evident dat de automobielconstructeurs op dergelijke uitdagingen willen ingaan. Zij berekenen immers hun commercieel risico en de uitkomst hiervan is niet steeds onbetwistbaar.

Vandaar dat de E. G. nieuwe normen heeft vastgelegd, zonder te specificeren hoe eraan voldaan moet worden. Dit werd zowel door de Commissie als door de autoconstructeurs positief onthaald. Wel werd een strikt tijdschema vastgesteld dat wij hieronder afdrucken.

Catégorie de véhicules	Date d'application (nouveaux modèles/nouveaux véhicules)	Normes d'émission (grammes/essai)
Plus de 2 litres	1.10.1988/1989	CO 25; HC + NO _x 6.5; NO _x 3.5
1,4 à 2 litres	1.10.1991/1993	CO 30; HC + NO _x 8
Moins de 1,4 litre	A. 1.10.1990/1991 B. La mesure européenne, comme la date de son entrée en vigueur, seront fixées en 1987; application au plus tard en 1992/1993.	CO 45; HC + NO _x 15; NO _x 6

Categorie voertuigen	Toepassingsdatum (nieuwe modellen/nieuwe voertuigen)	Emissienormen (gram/proef)
Meer dan 2 liter	1.10.1988/1989	CO 25; HC + NO _x 6.5; NO _x 3.5
1,4 tot 2 liter	1.10.1991/1993	CO 30; HC + NO _x 8
Minder dan 1,4 liter	A. 1.10.1990/1991 B. Zowel de Europese maatregel als de datum van zijn inwerkingtreding zullen in 1987 worden vastgesteld; toepassing uiterlijk in 1992/1993.	CO 45; HC + NO _x 15; NO _x 6

Pour les autres données techniques, nous renvoyons aux publications de la C. E., notamment l'avis sur les propositions de modification des directives de la C. E. relatives à la teneur en plomb de l'essence et aux émissions des véhicules à moteur (85/C25/16 du 28 janvier 1985) et la proposition COM(85)288 finale du 25 juin 1985.

Quoi qu'il en soit, nous devons considérer que, pour satisfaire aux nouvelles normes de la C. E., l'acquisition d'un véhicule reviendra plus cher.

La C. E. a toutefois autorisé les Etats membres à accorder une réduction de prix sur les voitures qui satisfont à ses normes et qui auront été mises en circulation avant que ces normes ne deviennent obligatoires. La solution la plus simple consiste, comme le proposent les Pays-Bas, à accorder une prime qui sera récupérée à charge des voitures qui ne satisfont pas aux normes, de manière à réaliser une opération neutre pour le budget.

De la sorte, le prix des nouvelles voitures n'augmentera que progressivement. L'octroi d'une prime unique — à déduire de la T. V. A. lors de l'achat — est plus simple qu'une intervention répartie sur plusieurs années, comme en Allemagne, ou que, par exemple, une réduction de la taxe de circulation.

Enfin, il nous paraît normal que les pouvoirs publics donnent le bon exemple. Aux Pays-Bas, le ministre lui-même propose qu'il en soit ainsi. D'où notre article 10, qui prévoit que tous les nouveaux véhicules utilisés par les pouvoirs publics devront satisfaire aux nouvelles normes à partir du 1^{er} janvier 1987.

3^e partie — Limitation de la vitesse maximum

L'Université technique de Berlin a conçu un projet d'étude intitulé *Energie und Gesellschaft*. Elle est entre autres arrivée à la constatation qu'une réduction de vitesse de 20 km/h diminuerait considérablement le volume des gaz toxiques d'échappement.

Elle réduirait de 30% la teneur en oxydes d'azote, ce qui ne résout pas encore le problème de la pollution mondiale globale par ces oxydes, mais constitue néanmoins un pas dans la bonne direction. De plus, le taux d'hydrocarbures, d'oxyde de carbone et d'oxyde de plomb contenus dans l'atmosphère diminuerait sensiblement. Le groupe de travail « Pluies acides » du « Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen » a, entre-temps, attiré l'attention sur le fait qu'une vitesse de 100 km/h constitue le maximum si l'on veut réduire efficacement les rejets d'azote.

Mais il y a plus: en réduisant la vitesse, on réalise également d'importantes économies d'énergie. Les lois de

Voor de verdere technische gegevens verwijzen wij naar de publicaties van de E. G., m. n. het advies inzake voorstellen tot wijziging van de E. G.-richtlijnen met betrekking tot het loodgehalte in benzine en tot uitwerp van motorvoertuigen (85/C25/16 van 28 januari 1985) en het voorstel COM(85)288 def. van 25 juni 1985.

Hoe dan ook moeten we ervan uitgaan dat om te voldoen aan de nieuwe normen van de E. G. de aanschaf van een voertuig duurder zal worden.

De E. G. liet echter toe aan haar Lid-Staten een prijsvermindering toe te staan aan auto's die voldoen aan haar normen en die in het verkeer werden gebracht vóór deze normen bindend zijn. Het eenvoudigste hiervoor is, zoals voorgesteld in Nederland, een premie uit te keren, die verhaald wordt op auto's die niet voldoen aan de normen, zodat een budgetneutrale bewerking verricht wordt.

Zodoende zal de prijs van de nieuwe wagens slechts geleidelijk stijgen. Het uitkeren van een eenmalige premie — bij aankoop af te trekken van de B. T. W. — is eenvoudiger dan een tegemoetkoming over verschillende jaren gespreid zoals in Duitsland of een verlaging van de rijtaks bijvoorbeeld.

Tot slot lijkt het ons normaal dat de overheid het goede voorbeeld zou geven. In Nederland stelt de Minister dit zelf voor. Vandaar dus ons artikel 10, waardoor alle nieuwe voertuigen, in opdracht van de overheid, vanaf 1 januari 1987 moeten voldoen aan de nieuwe normen.

Deel 3 — Beperking van de maximum snelheid

De technische universiteit van Berlijn heeft een onderzoeksproject opgezet dat als titel draagt: « Energie und Gesellschaft ». Eén van haar bevindingen is dat door een snelheidsbeperking van 20 km/u er aanzienlijk minder giftige uitlaatgassen worden voortgebracht.

Er zouden 30% minder stikstofoxiden vrijkomen, wat op het geheel van de wereldpollutie door stikstofoxiden (NO_x) nog niet de oplossing is, maar wel een stap in de goede richting. Bovendien zouden er ook minder koolwaterstoffen en koolmonoxide veroorzaakt worden en zou ook het gehalte aan loodoxide in de lucht merkbaar dalen. Ook de werkgroep « Zure Neerslag » van de Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen maakte intussen bekend dat een snelheid van 100 km/u het maximum is om de stikstofuitstoting efficiënt te beperken.

Maar er is meer. Snelheidsverlaging is ook een grote energiebesparing. De wetten van de aerodynamica wijzen

l'aérodynamique montrent qu'à des vitesses excédant les 100 km/h, la consommation d'essence augmente de manière exponentielle. Une enquête menée par l'« Institut für Energie und Umweltforschung » de Heidelberg a montré qu'en Allemagne, il aurait été possible, en 1983, d'économiser 2,6 milliards de litres d'essence et 0,4 milliard de litres de gazole en réduisant la vitesse de 20 km/h. Nous tenons d'ailleurs à rappeler qu'à l'époque des « dimanches sans voiture », des limitations de vitesse ont également été imposées pour des raisons d'économies d'énergie et qu'elles ont d'ailleurs eu des résultats favorables.

Mais la réduction de la vitesse a une incidence encore plus importante sur la sécurité de la circulation et la qualité de l'environnement routier : elle entraîne une diminution du nombre d'accidents, et lorsqu'ils se produisent tout de même, ils sont moins graves, il y a moins de blessés et surtout moins de morts. Bien que nous ne veuillons priver personne du plaisir de rouler vite, il convient de tenir compte d'effets secondaires qui doivent nous inciter à la réflexion et à opérer un choix. Si, dans notre pays, la population d'une ville d'environ 22 000 habitants, dont toute une école d'enfants, est chaque année gravement blessée, voire tuée dans des accidents de la route, nous n'avons pas le droit d'ignorer une telle réalité.

Pour arriver à une plus grande uniformité au niveau européen, nous avons déposé une proposition analogue au Parlement européen.

PROPOSITION DE LOI

Chapitre 1^{er} — Teneur en plomb et en benzène de l'essence

Article 1^{er}

Il est interdit, à partir du 1^{er} janvier 1987, de commercialiser de l'essence dont la teneur en composés de plomb est supérieure à 0,15 g de plomb par litre.

Art. 2

A partir du 1^{er} janvier 2000, la teneur en plomb de l'essence ne peut être supérieure à 0,013 g de plomb par litre (« essence sans plomb »).

Au cours d'une phase transitoire, expirant le 1^{er} avril 1990, il peut être vendu, dans certaines conditions déterminées par la directive des Communautés européennes du 20 mars 1985, de l'« essence sans plomb » d'une teneur en plomb ne dépassant pas 0,020 g de plomb par litre.

Art. 3

L'essence sans plomb proposée à l'utilisateur doit, à chaque point de vente, pouvoir être distinguée, d'une manière bien visible et reconnaissable, des types d'essence au plomb et du carburant diesel proposés.

uit dat bij snelheden boven de 100 km/u het benzineverbruik exponentieel toeneemt. Een onderzoek uitgevoerd door het Institut für Energie und Umweltforschung te Heidelberg, toonde aan dat in Duitsland in 1983 2,6 miljard liter benzine en 0,4 miljard liter diesel had kunnen bespaard worden door 20 km/u trager te rijden. Wij herinneren er trouwens aan dat in de tijd van de « autoloze zondagen » ook omwille van energiebesparing een snelheidsbeperking werd opgelegd, met gunstig resultaat overigens.

Maar belangrijker blijft de gunstige invloed van het trager rijden op de verkeersveiligheid en die verkeersleefbaarheid: trager rijden betekent minder verkeersongevallen, en als ze toch gebeuren zijn ze minder zwaar, minder gekwetsten en vooral minder doden. Ook al gunnen we van harte aan ieder het genoegen van de snelheid, er zijn neveneffecten die ons moeten doen nadenken en ons tot keuze verplichten. Wanneer in ons land ieder jaar een stad van ongeveer 22 000 inwoners zwaar gewond of gedood wordt bij verkeersongevallen, waarvan een hele school kinderen, dan hebben we niet het recht zomaar door te gaan.

Om een grotere eenheid te verkrijgen op Europees vlak werd een gelijkaardig voorstel in het Europees Parlement ingediend.

W. VAN DURME

WETSVOORSTEL

Hoofdstuk 1 — Lood- en benzeengehalte in de benzine

Artikel 1

Met ingang van 1 januari 1987 mag geen benzine in de handel worden gebracht, waarvan het gehalte aan loodverbindingen hoger is dan 0.15 g Pb/liter.

Art. 2

Met ingang van 1 januari 2000 mag het loodgehalte in de benzine niet hoger zijn dan 0.013 g Pb/liter. Dit is « loodvrije benzine ».

In een overgangsfase — bepaald tot 1 april 1990 — mag er in beperkte omstandigheden — bepaald door de Richtlijn van 20 maart 1985 van de E.G. — « loodvrije benzine » verkocht worden met een loodgehalte van maximaal 0.020 g Pb/liter.

Art. 3

De loodvrije benzine, die aan de gebruiker wordt aangeboden, moet in elk verdeelpunt op duidelijk zichtbare en herkenbare wijze te onderscheiden zijn van de aangeboden loodhoudende benzinesoorten en van de diesel-brandstof.

Art. 4

La T. V. A. visée à l'article 1^{er} de l'arrêté royal n° 20 du 20 juillet 1970 est ramenée à 17 % pour l'essence sans plomb pendant une période de deux ans prenant cours à la date de l'entrée en vigueur de la présente loi. Le Roi peut proroger ce délai.

Art. 5

A partir du 1^{er} janvier 1987, la teneur en benzène de l'essence au plomb et de l'essence sans plomb ne peut dépasser 5,0 % par volume.

Art. 6

Le Ministre des Affaires économiques (Energie) est chargé du contrôle de l'exécution de la présente loi. Le Ministre qui a la Santé publique dans ses attributions peut également ordonner une étude.

Chapitre 2 — Monoxydes de carbone (CO), hydrocarbures (HC) et oxydes d'azote (NO_x)

Art. 7

La directive européenne n° du relative aux émissions de gaz d'échappement s'applique à tous les véhicules ou modèles qu'elle désigne et qui sont commercialisés en Belgique.

Art. 8

Les véhicules qui satisfont aux normes précitées et sont achetés avant la date à laquelle ils doivent satisfaire aux normes C. E. bénéficient d'une réduction de T. V. A. égale à la prime accordée pour l'achat d'un « moteur propre ».

Le Roi fixe les modalités d'octroi, ainsi que le montant de cette prime.

Art. 9

La recherche dans les domaines de la chimie, de la technique et du trafic, menée en vue de la réduction effective des émissions de substances nocives par les échappements des moteurs de véhicules, de même que la recherche menée en vue de l'utilisation, pour le transport de personnes, de véhicules mus autrement que par des moteurs à combustion (à l'exclusion des véhicules à usage sportif ou ludique), sont stimulées.

Le coût des brevets ou patentes permettant une amélioration effective de l'environnement ou de la consommation de carburant est supporté par l'Etat, sans préjudice du droit de propriété de l'auteur du projet, pour autant qu'il s'agisse d'un particulier.

Art. 4

De B. T. W. zoals bepaald in artikel 1 van het koninklijk besluit nr. 20 van 20 juli 1970, wordt voor loodvrije benzine teruggebracht tot 17 % voor een periode van twee jaar, ingaande op de datum van inwerkingtreding van deze wet. De Koning kan deze termijn verlengen.

Art. 5

Met ingang van 1 januari 1987 mag het benzeengehalte van gelode en loodvrije benzine niet méér dan 5.0 volume-procent bedragen.

Art. 6

De Minister van Economische Zaken (Energie) is belast met de controle op de uitvoering van deze wet. De Minister onder wiens bevoegdheid de Volksgezondheid valt, kan eveneens een onderzoek laten instellen.

Hoofdstuk 2 — Koolstofmonoxiden (CO), Koolwaterstoffen (HC) en stikstofoxides (NO_x)

Art. 7

De Europese richtlijn nr. van met betrekking tot de uitlaatgas emissies is van toepassing op alle in België op de markt gebrachte voertuigen of modellen, zoals bepaald in de Richtlijn.

Art. 8

Voertuigen, die voldoen aan de bovengenoemde normen, en aangekocht worden voor de datum waarop zij verplicht aan de E. G.-normen moeten voldoen, genieten van een aftrek van de B. T. W. ter waarde van de premie toegekend voor de aanschaf van een « schone motor ».

De Koning bepaalt de modaliteiten voor het bedrag en de toekenning van deze premie.

Art. 9

Onderzoek op chemisch, technisch of verkeerstechnisch gebied, dat leidt tot een daadwerkelijke verlaging van de emissie van giftige stoffen door de uitlaat van motoren van voertuigen, onderzoek dat leidt tot het bruikbaarmaken van voertuigen voor het transport van personen en die zich op een andere wijze voortbewegen dan door verbrandingsmotoren (met uitsluiting van voertuigen voor sport of spel) wordt gestimuleerd.

De kosten van octrooien of patenen, die leiden naar een daadwerkelijke verbetering voor het milieu of voor het brandstofverbruik komen ten laste van de Staat, zonder evenwel het eigendomsrecht van de ontwerper — voor zover een privépersoon betreft — in het gedrang te brengen.

Art. 10

Tous les véhicules nouvellement mis en circulation par les pouvoirs publics doivent, à partir du 1^{er} janvier 1987, satisfaire aux critères définis aux chapitres 1^{er} et 2.

Chapitre 3 — Limitation de la vitesse maximum

Art. 11

La vitesse maximum autorisée sur les autoroutes et sur les voies publiques divisées en quatre bandes de circulation ou plus, dont deux au moins sont affectées à chaque sens de circulation, est limitée à 100 km à l'heure.

Toutefois, la vitesse des autobus, des autocars et des autres véhicules et trains de véhicules dont le poids maximum autorisé dépasse 7,5 tonnes y est limitée à 90 km à l'heure.

Les limitations de vitesse inférieures, imposées par le signal C43, restent néanmoins applicables.

Art. 12

La vitesse maximum autorisée sur les autres routes est limitée à 80 km à l'heure.

Les limitations de vitesse inférieures, imposées par le signal C43 ou résultant de l'article 11.3.1, 11.3.2 et 11.4 du Code de la route, restent applicables.

19 février 1986.

Art. 10

Alle door de overheid nieuw in het verkeer gebrachte voertuigen moeten met ingang van 1 januari 1987 voldoen aan de in hoofdstuk 1 en hoofdstuk 2 gestelde eisen.

Hoofdstuk 3 — Beperking van de maximum snelheid.

Art. 11

De maximum snelheid op de autosnelwegen en op de openbare wegen verdeeld in vier of meer rijstroken waarvan er tenminste twee bestemd zijn voor iedere rijrichting, wordt beperkt tot 100 km per uur.

De snelheid van autobussen, autocars en andere voertuigen en slepen met een hoogst toegelaten gewicht van meer dan 7.5 ton, is hier evenwel beperkt tot 90 km per uur.

De lagere snelheidsbeperkingen, opgelegd door het verkeersbord C43 blijven evenwel van toepassing.

Art. 12

De maximum snelheid op de andere wegen wordt beperkt tot 80 km/uur.

De lagere snelheidsbeperkingen opgelegd door het verkeersbord C43 of voortvloeiende uit artikel 11.3.1, 11.3.2 en 11.4 van de wegcode blijven van toepassing.

19 februari 1986.

W. VAN DURME
X. WINKEL