

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1989-1990**

4 JULI 1990

**Ontwerp van wet houdende
economische en fiscale bepalingen
(Artikelen 30 tot 32 en 41)**

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER DE SERANNO**

A. ARTIKELEN 30, 31 EN 32**I. INLEIDING VAN DE STAATSSECRETARIS
VOOR LEEFMILIEU EN MAATSCHAPPE-
LIJKE EMANCIPATIE**

Afdeling 2 van hoofdstuk II van titel I van het ontwerp (artikelen 30 tot 32) betreft de toekenning van een premie voor voertuigen die met een katalysator zijn uitgerust. Deze maatregel heeft tot doel de luchtverontreiniging door het autoverkeer te beperken.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren Grosjean, voorzitter; Appeltans, Belot, Bouchat, Cardoen, Claeys, De Bondt, Gevenois, Hotyat, Op 't Eynde, Schellens, Schoeters, Vanderborght, Vandermarliere, Verschueren en De Seranno, rapporteur.
2. Plaatsvervangers : de heren Cools, Didden, Evrard, Mathot en Seeuws.

R. A 15092*Zie :***Gedr. St. van de Senaat :****1022 (1989-1990) :**

Nr. 1: Ontwerp overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

Nr. 2: Verslag.

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1989-1990**

4 JUILLET 1990

**Projet de loi portant des dispositions
économiques et fiscales
(Articles 30 à 32 et 41)**

RAPPORT

**FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE
PAR M. DE SERANNO**

A. ARTICLES 30, 31 ET 32**I. EXPOSE DU SECRETAIRE D'ETAT A L'ENVI-
RONNEMENT ET A L'EMANCIPATION
SOCIALE**

La section 2 du chapitre II du titre I^{er} du projet (articles 30 à 32) concerne l'octroi d'une prime pour les véhicules équipés d'un pot d'échappement catalytique. Cette mesure a pour but de réduire la pollution atmosphérique due à la circulation automobile.

Ont participé aux travaux de la Commission :

1. Membres effectifs : MM. Grosjean, président; Appeltans, Belot, Bouchat, Cardoen, Claeys, De Bondt, Gevenois, Hotyat, Op 't Eynde, Schellens, Schoeters, Vanderborght, Vandermarliere, Verschueren et De Seranno, rapporteur.
2. Membres suppléants : MM. Cools, Didden, Evrard, Mathot et Seeuws.

R. A 15092*Voir :***Documents du Sénat :****1022 (1989-1990) :**

N° 1: Projet transmis par la Chambre des Représentants.

N° 2: Rapport

Door het plaatsen van een driewegkatalysator wordt de uitstoot van verontreinigende stoffen door een auto met ongeveer 90 pct. verminderd. Een dergelijke uitrusting is sinds 1 januari 1990 verplicht voor wagens met een cilinderinhoud van meer dan 2 liter. Voor kleinere wagens geldt deze verplichting slechts met ingang van 1 januari 1993.

Een vervroegd veralgemeend gebruik van de driewegkatalysator zal een bijkomend gunstig effect hebben op de luchtkwaliteit in het algemeen, en meer bepaald op de luchtkwaliteit in stedelijke agglomeraties en tunnels.

In overeenstemming met de Europese richtlijn ter zake voorziet de vermelde afdeling 2 daarom in de invoering van fiscale stimuli voor wagens die vóór 1 januari 1993 uitgerust worden met een geregelde driewegkatalysator.

Het uitrusten van een wagen met deze zuiveringsapparatuur brengt gemiddeld 35 000 frank extra kosten mee. Om de verbruiker toch de stap naar de schone wagen te laten zetten, voorziet het ontwerp in een tegemoetkoming van de Staat. Deze bedraagt in een eerste periode 25 000 frank voor de wagens met een cilinderinhoud kleiner dan 1,4 l en 20 000 frank voor de wagens met een cilinderinhoud tussen 1,4 l en 2 l. Nadien daalt het bedrag. Op grond van de Europese richtlijn van de Raad van 18 juli 1989, nr. 89/458/E.E.G. moet de tegemoetkoming inderdaad lager liggen dan de werkelijke kostprijs van de uitrusting.

De voorwaarden voor het verkrijgen van deze fiscale tegemoetkoming zijn de volgende:

1. de cilinderinhoud van de wagen moet kleiner zijn dan 2 l;
2. de wagen moet voldoen aan de normen voor uitlaatgassen zoals bepaald in de Europese richtlijn 89/458/E.E.G. of aan de gelijkwaardige Amerikaanse norm US 83;
3. de wagen moet ingeschreven worden tussen 1 juli 1990 en 30 juni 1992;
4. de wagen moet gedurende 6 maanden op naam van dezelfde persoon ingeschreven blijven in België en mag in die periode niet uitgevoerd worden.

De premie zal automatisch worden toegekend op basis van het inschrijvingsdocument van de wagen. Na de periode van 6 maanden zal de premie in één keer worden uitbetaald door de diensten voor de Verkeersbelasting. Omdat de Europese richtlijn voorschrijft dat de premie lager moet zijn dan de werkelijke kostprijs van de uitrusting met een driewegkatalysator en omdat verwacht kan worden dat de meerprijs hiervoor zal dalen naarmate de produktie en het gebruik verhogen, is er voor de premies in een degressief systeem voorzien.

Le placement d'un pot catalytique permet de réduire d'environ 90 p.c. le volume de substances polluantes émises par une voiture. Toutes les automobiles dont la cylindrée dépasse les 2 litres doivent d'ailleurs en être équipées depuis le 1^{er} janvier 1990. Pour les petites cylindrées, cette obligation ne prendra cours que le 1^{er} janvier 1993.

Une utilisation généralisée anticipée du catalyseur aura un effet bénéfique complémentaire sur la qualité de l'air, en général, et sur la qualité de l'air dans les agglomérations urbaines et les tunnels, en particulier.

Conformément à la directive européenne y afférente, la section 2 visée prévoit, dès lors, l'introduction d'incitants fiscaux pour les voitures équipées avant le 1^{er} janvier 1993 d'un pot d'échappement catalytique.

Il faut compter environ 35 000 francs pour équiper une voiture de cet appareillage d'épuration. Afin de convaincre le consommateur d'acheter une voiture « propre », le projet de loi prévoit une intervention de l'Etat. Dans une première phase, celle-ci s'élèvera à 25 000 francs pour les voitures dont la cylindrée est inférieure à 1,4 l et à 20 000 francs pour les voitures dont la cylindrée est comprise entre 1,4 et 2 l. Le montant sera réduit par la suite. Sur la base de la directive européenne du Conseil du 18 juillet 1989, n° 89/458/C.E.E., l'intervention doit, en effet, être inférieure au coût réel de l'équipement.

L'obtention de cette intervention est régie par les conditions suivantes:

1. il doit s'agir d'une voiture dont la cylindrée est inférieure à 2 l;
2. la voiture doit être conforme aux normes fixées pour les gaz d'échappement, telles que déterminées par la directive européenne 89/458/C.E.E., ou à la norme correspondante américaine US 83;
3. la voiture doit être immatriculée entre le 1^{er} juillet 1990 et le 30 juin 1992;
4. la voiture doit rester immatriculée au nom de la même personne pendant 6 mois en Belgique et ne peut être exportée durant cette période.

L'intervention sera accordée automatiquement sur la base du document d'immatriculation de la voiture. Après la période de 6 mois, la prime sera versée en une fois par les Services de la taxe de circulation. Etant donné que la directive européenne précise que la prime doit rester inférieure au coût réel de l'équipement, et que l'on prévoit que le surcoût baissera à mesure que la production et l'utilisation en augmenteront, l'on a prévu un système de primes dégressif.

Het bedrag van de premies in 1991 en 1992 zal op grond van de prijsevolutie vastgelegd worden, maar nu reeds zijn in het ontwerp van wet maxima vastgesteld.

Zoals bepaald in de Europese richtlijn werd dit ontwerp medegedeeld aan de Europese Commissie. Deze heeft hierover geen opmerkingen geformuleerd.

Het systeem van terugbetaling werd ook voor advies aan de Executieven overgezonden. Deze verklaarden zich akkoord.

II. ALGEMENE BESPREKING

Een lid vraagt hoeveel uitstoot het huidige wagenpark in België veroorzaakt en wat de procentuele verhouding is van de verschillende componenten van de uitstoot. De uitstoot bestaat onder andere uit lood, stikstofsamenstellingen, CO₂, CO en koolwaterstoffen.

Wat zal de toestand zijn, uitgedrukt in tonnen, zodra het wagenpark in zijn geheel uitgerust zal zijn met katalysatoren?

In feite gaat het hier om een toelage verstrekt aan de industrie. Het is de industrie die wagens op de markt brengt die aan bepaalde leefmilieucriteria moeten beantwoorden. Het is niet billijk de gevolgen hiervan door de gebruiker te laten dragen en hem achteraf, als troostprijs, een kleine terugbetaling te gunnen; dit maakt het de autoverkopers mogelijk hun prijzen trager aan te passen dan technisch en economisch mogelijk is. Om deze reden is spreker tegen de voorgenoemen regeling gekant. Het publiek weet trouwens niet beter en koestert de illusie dat het bijdraagt tot de kwaliteitsverbetering van de lucht door een wagen aan te kopen die met een katalysator is uitgerust.

Geleidelijk strengere normen opleggen en op de naleving ervan toezien is een werkwijze die stamt uit de tijd toen men over het leefmilieu nog niet genoeg had nagedacht.

Goede maatregelen bepalen *ab ovo* waaraan een produkt moet voldoen en stellen straffen op de niet-naleving ervan; zulks geldt uiteraard voor zover de technische mogelijkheid bestaat om produkten tot stand te brengen die het leefmilieu niet schaden. Daarvoor is echter een discussie ten gronde nodig over de te voeren leefmilieupolitiek.

Het lid vraagt om een nadere bepaling van de E.G.-richtlijn waarin de Nederlandse woorden «schone wagen» zou voorkomen. In het *Publikatieblad* heeft hij dit begrip niet aangetroffen.

Verschillende leden zijn op hun beurt van mening dat deze woorden minder gelukkig zijn gekozen.

Le montant de l'intervention en 1991 et 1992 sera fixé en fonction de l'évolution des prix, mais le projet de loi fixe, dès à présent, des maxima.

Le projet a été transmis à la Commission européenne, conformément à la directive. La Commission n'a formulé aucune remarque.

Le système de remboursement a également été soumis pour avis aux exécutifs. Ceux-ci n'ont pas formulé d'objections.

II. DISCUSSION GENERALE

Un membre aimerait savoir quel est actuellement le volume des rejets produits par le parc automobile belge et quels sont les pourcentages des différentes composantes des émissions produites par les voitures. Ces émissions sont notamment constituées de plomb, d'oxyde d'azote, de dioxyde de carbone, d'oxyde de carbone et d'hydrocarbures.

Quelle sera la situation, exprimée en tonnes, une fois que l'ensemble du parc automobile sera équipé de catalyseurs.

En fait, il s'agit d'un subside à l'industrie. C'est l'industrie qui met sur le marché des voitures qui doivent répondre aux critères en matière de protection de l'environnement. Il n'est pas juste d'en faire supporter les conséquences par le consommateur et de lui accorder, à titre de consolation, un remboursement restreint, qui permet aux concessionnaires de ne pas adapter leurs prix aussi rapidement que la situation technique et économique l'autorise. C'est pourquoi l'intervenant est opposé à cette mesure. Le public, mal informé, est entretenu dans l'illusion qu'il contribue à l'amélioration de la qualité de l'air en achetant une voiture équipée d'un catalyseur.

L'application de normes devenant progressivement plus strictes et le contrôle du respect de ces normes sont des mesures qui datent de l'époque où la problématique de l'environnement n'avait pas encore fait l'objet d'une réflexion approfondie.

De bonnes mesures sont celles qui disposent dès l'abord à quelles normes un produit doit satisfaire et qui prévoient des sanctions en cas de non-conformité. Cela, pour autant, bien entendu, qu'il est techniquement possible de fabriquer des produits qui ne sont pas nuisibles à l'environnement. Mais c'est là l'objet d'un débat de fond quant à la politique environnementale qu'il conviendrait de mener.

L'intervenant demande quelques précisions au sujet de la directive de la C.E.E. dans laquelle figureait l'expression *schone wagen* en néerlandais. Il n'a pas retrouvé cette notion au *Journal officiel*.

Plusieurs membres trouvent également que cette expression a été mal choisie.

Omdat de verhoging van het CO₂-gehalte in de lucht een leefmilieuprobleem bij uitstek is, zou een lid precies willen weten in welke mate de voorgenomen maatregelen bijdragen tot een desbetreffende oplossing. Ook als deze bijdrage uiterst klein zou zijn, vindt hij die nog belangrijk genoeg zodra ze het broeikas effect vermindert. Is het effect van deze bijdrage substantieel of verwaarloosbaar?

De Staatssecretaris antwoordt dat zodra de richtlijn binnen de E.G. in werking treedt, ook voor de productie van wagens met minder dan 2 liter, de verplichting zal bestaan om aan een aantal voorwaarden te voldoen.

Reeds nu geldt deze maatregel voor wagens met meer dan 2 liter. De richtlijn is het resultaat van een aantal besprekingen en bevat dus inzake timing en norm een aantal compromissen die ertoe geleid hebben dat vanaf een bepaald ogenblik de productie op die norm zal worden afgestemd. Het is aanvaardbaar dat dergelijke beslissingen niet zomaar van de ene dag op de andere opgelegd kunnen worden en dat bijgevolg een overgangperiode vereist is.

De bedoeling van dit wetsontwerp is het publiek van meet af aan te beïnvloeden nu de keuze voor wagens met minder dan 2 liter nog bestaat. Er zijn al modellen met katalysator, maar er zijn er nog zonder. De hogere prijs van een «schone wagen» zou het publiek eerder naar de andere versie doen overhellen. Het wetsontwerp wil daarom de wagen met katalysator aanmoedigen. Immers, hoe sneller dit soort wagens op de markt verschijnt, hoe sneller de uitstoot van CO₂ daalt. Het volume ervan zal dan ook, over de jaren heen, lager liggen.

Het lid acht dat antwoord zeer interessant. Hij ziet er een versterking van zijn standpunt in: de verkopers of producenten die nog tot 31 december 1992 wagens met een cilinderinhoud van minder dan 2 liter zonder katalysator op de markt brengen, zouden moeten worden bestraft met dezelfde bedragen als die welke het wetsontwerp bepaalt.

De verkoop van de wagens met katalysator zou daardoor vanzelfsprekend gestimuleerd worden. De Regering had evengoed deze keuze kunnen maken.

De Staatssecretaris antwoordt dat het vraagstuk toch wat ingewikkelder is. Technisch bekeken is het niet alleen de katalysator die de prijs doet stijgen. Om een driewegkatalysator te kunnen gebruiken, heeft een wagen een injectiemotor nodig evenals een speciaal regelsysteem. In een oude wagen kan men dus niet zonder meer een katalysator plaatsen. Een katalysator past gewoon niet op een wagen zonder injectiemotor. Dit is trouwens een van de redenen waarom de premie voor wagens van minder dan 1 400 cc hoger ligt dan voor die van 1 400 tot 2 000 cc: de kostprijs weegt voor hen verhoudingsgewijs zwaarder door.

Parce que l'augmentation du taux de CO₂ dans l'air constitue un problème écologique par excellence, un membre aimerait savoir dans quelle mesure les dispositions proposées contribuent à sa solution. Bien que cette contribution soit minime, il la trouve encore suffisamment importante si elle permet de réduire l'effet de serre. L'impact de cette contribution est-il substantiel ou négligeable?

Le Secrétaire d'Etat répond que, dès que la directive entrera en vigueur au sein de la C.E.E., la production de voitures de moins de 2 litres devra également satisfaire à un certain nombre de conditions.

Cette mesure s'applique déjà aujourd'hui aux voitures de plus de 2 litres. La directive est le résultat d'une série de discussions et comprend dès lors un certain nombre de compromis concernant le calendrier et la norme à respecter, de telle manière que la production sera alignée sur cette norme à partir d'une date déterminée. On peut admettre que, puisque de telles mesures ne peuvent être imposées du jour au lendemain, une période de transition soit nécessaire.

Le but du projet de loi est d'influencer le public dès aujourd'hui, alors que le choix existe encore pour les voitures de moins de 2 litres. Il y a des modèles qui possèdent déjà un catalyseur, mais il y en a encore qui en sont dépourvus. Le public aurait plutôt tendance à acheter la version classique en raison du surcoût de la voiture «propre». C'est pourquoi le projet de loi entend encourager l'achat de voitures à catalyseur. En effet, plus vite ce type de voitures arrivera sur le marché, plus vite l'émission de CO₂ diminuera. D'année en année, le volume en sera donc réduit.

L'intervenant trouve la réponse très intéressante. Elle conforte son point de vue: les vendeurs ou les producteurs qui, d'ici au 31 décembre 1992, mettront sur le marché des voitures de moins de 2 litres non équipées d'un catalyseur devraient se voir infliger le paiement de sommes identiques à celles prévues par le projet de loi.

Il est évident que cela stimulerait la vente des voitures équipées d'un catalyseur. C'est un choix que le Gouvernement aurait tout aussi bien pu faire.

Le Secrétaire d'Etat répond que le problème est un peu plus complexe. Du point de vue technique, il n'y a pas que le catalyseur qui provoque une majoration du prix. Pour pouvoir utiliser un catalyseur à trois voies, la voiture a besoin d'un moteur à injection et d'un système de régulation. C'est la raison pour laquelle on ne peut pas placer de catalyseur sur une vieille voiture. Les voitures qui ne possèdent pas de moteur à injection ne peuvent pas être équipées d'un catalyseur. C'est du reste l'une des raisons pour lesquelles la prime pour les voitures de moins de 1 400 cc est plus élevée que celle pour les voitures de 1 400 à 2 000 cc, le coût d'un moteur à injection étant proportionnellement plus élevé pour les premières.

Het lid stelt vast dat de Regering, met de artikelen 30, 31 en 32, de bedoeling heeft die wagens te bevorderen die aan de normen van de richtlijn van 18 juli 1989 voldoen. Voor wagens van meer dan 2 000 cc is deze richtlijn reeds verplicht. Kan men dan niet de verkoop van de andere bestraffen?

De Staatssecretaris verklaart dat volgens de richtlijn de Lid-Staten zelf fiscale stimuli kunnen invoeren voor voertuigen die onder de toepassing van de richtlijn vallen. Deze fiscale stimuli belonen hen die zulke wagens kopen. Deze maatregel is slechts geldig tot 31 juli 1992, en wel omdat de modellen voor 1993 reeds in augustus of september 1992 op de markt komen.

Volgens de richtlijn moeten de stimuli in overeenstemming zijn met de bepalingen van het Verdrag van Rome. Wel moet de Commissie ervan op de hoogte gebracht worden en dient haar om toelating te worden gevraagd. Dit is dan ook gebeurd. De Commissie had niet het minste bezwaar tegen de manier waarop België fiscale stimuli wil toepassen.

Hiermee heeft het lid nog geen antwoord op zijn vraag naar het effect inzake vervuiling vóór en na 31 december 1992, en naar het verschil tussen beide. Is dat van grote betekenis in het geheel van de vervuilingcomponenten? Hem interesseert vooral het verband met de CO₂-problematiek.

De Staatssecretaris antwoordt dat inzake stikstofuitstoot simulaties gemaakt zijn om de evolutie na te gaan. In 1990 zal er, zonder enige maatregel, een uitstoot zijn van 115 000 ton. De maatregel die het wetsontwerp wil nemen, vermindert die uitstoot tot 113 500 ton.

Dit verschil zal geleidelijk toenemen: in 1991 betekent dit 5 000 ton minder NO_x; in 1992, 1993 en 1994 wordt dat telkens 6 000 ton; in 1995, 7 800 ton; in 1996, 11 000 ton en in 1997, 12 000 ton minder. Het verschil daalt vervolgens en wordt naar de eeuwwisseling toe verwaarloosbaar, daar het wagenpark inmiddels vernieuwd wordt.

Het lid wil weten of deze ontwikkeling enkel te danken is aan de maatregel die op wagens met minder dan 2 000 cc slaat. Het grootste gedeelte van het wagenpark bevat immers wagens met meer dan 2 000 cc.

De Staatssecretaris bevestigt dat dit resultaat uitsluitend aan de toepassing van de voorgenomen maatregel te danken zou zijn. Zij verklaart overigens dat het grootste gedeelte van het wagenpark wagens bevat met een cilinderinhoud van minder dan 2000 cc.

Het lid vraagt of het vrachtvervoer daarin begrepen is.

L'intervenant constate que l'objectif du Gouvernement en proposant les articles 30, 31 et 32 est de stimuler l'utilisation des voitures qui répondent aux normes de la directive du 18 juillet 1989. Cette directive est déjà obligatoire pour les voitures de plus de 2 000 cc. Ne peut-on pas alors pénaliser la vente des autres?

Le Secrétaire d'Etat explique que la directive dispose que les Etats membres peuvent prévoir eux-mêmes des incitants fiscaux pour les véhicules qui tombent sous l'application de la directive. Ces incitants récompensent les acheteurs de voitures de ce type. Cette mesure ne s'appliquera que jusqu'au 31 juillet 1992, parce que les modèles de 1993 seront mis sur le marché dès août-septembre 1992.

Selon la directive, les incitants fiscaux doivent être conformes aux dispositions du traité de Rome. Il faut néanmoins en aviser la Commission, qui doit donner son autorisation. C'est ce qui a donc été fait. La Commission n'a pas émis la moindre objection quant à la manière dont la Belgique entend appliquer les incitants fiscaux.

Ceci étant dit, l'intervenant attend encore une réponse à la question de savoir quelle sera l'incidence en matière de pollution avant et après le 31 décembre 1992 et quelle sera la différence. Est-elle significative dans l'ensemble des composantes de la pollution? L'intervenant s'intéresse surtout à la problématique du CO₂.

Le Secrétaire d'Etat répond qu'en ce qui concerne les émissions d'azote, on a réalisé des simulations afin d'en déterminer l'évolution. En 1990, si l'on ne prend aucune mesure, l'émission sera de 115 000 tonnes. Grâce à la mesure prévue dans le projet de loi, elle serait ramenée à 113 500 tonnes.

Cette différence s'accroîtra progressivement: en 1991, il y aura 5 000 tonnes de NO_x en moins; en 1992, 1993 et 1994, chaque fois 6 000 tonnes de moins, puis 7 800 tonnes en 1995, 11 000 en 1996 et 12 000 en 1997. Ensuite, la différence s'amenuisera, pour devenir insignifiante à la fin du siècle, le parc automobile ayant entre-temps été renouvelé.

L'intervenant aimerait avoir si cette évolution sera due uniquement à la mesure touchant les véhicules de moins de 2 000 cc. En effet, la plus grande partie du parc automobile est constituée de véhicules de plus de 2 000 cc.

Le Secrétaire d'Etat confirme que ce résultat serait dû uniquement à l'application de ladite mesure. Il déclare par ailleurs que la plus grande partie du parc automobile est constituée de véhicules de moins de 2 000 cc.

Le membre demande si cela comprend le transport de marchandises.

De Staatssecretaris antwoordt dat de vrachtwagens hoofdzakelijk met dieselmotoren zijn uitgerust. Deze zijn hierin dus niet begrepen.

Tengevolge van de maatregel zal het percentage wagens zonder katalysator, ten opzichte van het totale voertuigenpark, de volgende ontwikkeling kennen:

1990: 98 pct.
1994: 59 pct.
1995: 45 pct.
1996: 30 pct.
1997: 11 pct.

Het lid wenst te weten hoeveel NOx in 1997, op jaarbasis, uitgestoten zal worden.

De Staatssecretaris antwoordt dat in 1997, zonder enige maatregel 46 000 ton NOx uitgestoten zal worden; met de voorgenomen maatregel, slechts 34 000 ton.

De evolutie van de stikstofuitstoot van benzinewagens is voorzien als volgt:

*Evolutie stikstofuitstoot benzinewagens
(totaal zonder en met katalysator)*

Jaar Année	Zonder maatregel Sans mesure	Met maatregel Avec mesure	Vershil in ton Différence en tonnes
1990	115 285	113 633	1 652
1991	113 090	108 134	4 956
1992	106 766	100 570	6 196
1993	97 136	90 941	6 196
1994	86 139	79 943	6 196
1995	74 728	66 880	7 848
1996	62 904	51 752	11 152
1997	46 950	34 559	12 391
1998	27 692	23 734	3 958
1999	23 734	23 734	—
2000	23 734	23 734	—

Het lid voegt eraan toe dat men dus de kostprijs kan berekenen van die 12 000 ton. Het verschil tussen 46 000 ton (de richtlijn 1992 zonder Belgische wetgeving) en 34 000 ton (de richtlijn 1992 met Belgische wetgeving) acht hij niet van veel betekenis.

Volgens de Staatssecretaris staat het vast dat vanaf 1993 alle wagens die in de E.G. op de markt komen, in elk geval met een katalysator uitgerust zullen moeten zijn. Rekening houdend met een gemiddelde levensduur van zeven jaar voor een wagen, zullen vanaf het jaar 2000 in principe alle wagens minder uitstoot veroorzaken. Vanaf dat ogenblik bedraagt de jaarlijkse uitstoot — zowel met als zonder maatregel — ongeveer 20 pct. van de huidige. Bekijkt men de totale minder-uitstoot die over de periode 1990-2000 gerealiseerd wordt tengevolge van de maatregel, dan merkt men dat deze (in totaal gecumuleerd volume) onge-

Le Secrétaire d'Etat répond que les camions sont principalement équipés de moteurs Diesel. Ils ne sont donc pas compris.

Grâce à la mesure proposée, le pourcentage de voitures sans catalyseur par rapport à l'ensemble du parc automobile connaîtra l'évolution suivante:

1990: 98 p.c.
1994: 59 p.c.
1995: 45 p.c.
1996: 30 p.c.
1997: 11 p.c.

L'intervenant aimerait savoir quel sera le volume d'oxyde d'azote rejeté en 1997, sur une base annuelle.

Le Secrétaire d'Etat répond qu'en l'absence de toute mesure, 46 000 tonnes de NOx seront rejetées dans l'atmosphère en 1997; grâce à la mesure proposée, ce chiffre ne serait plus que de 34 000 tonnes.

L'évolution du volume de NOx rejeté par les voitures à essence a été évaluée comme suit:

*Evolution émissions NOx voitures à essence
(total avec et sans catalyseur)*

L'intervenant ajoute que l'on peut donc calculer le coût de ces 12 000 tonnes. La différence entre 46 000 tonnes (la directive 1992 sans législation belge) et 34 000 tonnes (la directive 1992 avec législation belge) n'est pas significative.

Le Secrétaire d'Etat déclare qu'à partir de 1993, toutes les voitures qui arriveront sur le marché au sein de la C.E.E. devront en tout cas être équipées d'un catalyseur. Compte tenu d'une durée de vie moyenne de sept ans pour une voiture, on peut dire qu'à partir de l'an 2000, toutes les voitures produiront en principe moins de rejets. A partir de ce moment, le volume annuel des rejets — que ce soit avec ou sans mesure — s'élèvera à plus ou moins 20 p.c. du volume actuel. Quant à l'économie totale de rejets réalisée grâce à cette mesure entre 1990 et 2000, on peut en estimer le volume cumulé à quelque deux fois et demie les rejets

veer 2,5 maal de jaarlijkse uitstoot bedraagt van het totale voertuigenpark, indien dit volledig uitgerust zou zijn met een katalysator (m.a.w. 2,5 maal de overeenkomstige jaaruitstoot van na het jaar 2000, want dan zijn alle voertuigen, op enkele uitzonderingen na, met of zonder maatregel, uitgerust met een katalysator of een « schone » motor). Dit is niet verwaarloosbaar.

Een commissielid merkt op dat uit de cijfers van de simulatie een winst van 1 600 ton zou blijken voor 1990, op vrijwillige basis dus. Hij vraagt over hoeveel aangepaste wagens de Staatssecretaris het heeft. Hij maakt zich zorgen over het feit dat 20 000 frank terugbetaald zal worden, voor een aanpassing die misschien 60 000 tot 70 000 frank zal kosten. Men gewaagt van 34 000 frank. Dit bedrag is echter bestemd voor het plaatsen van de katalysator, waarin de aanpassing van de motor niet begrepen is.

De Staatssecretaris herhaalt dat het niet gaat om aanpassingen, maar om een ander model, om een wagen die helemaal anders is opgevat. Zij heeft het dus alleen over nieuwe wagens, niet over tweedehandsagens.

Een ander lid deelt mede dat hij, met betrekking tot de NOx-uitstoot door wagens, over andere cijfers beschikt, namelijk gemiddeld 20 kilo NOx per inwoner per jaar. Alleen al voor het Vlaamse Gewest geeft dit voor 1988 als cijfer 110 000 ton.

Hij geeft toe dat 15 pct. daarvan afkomstig is van vrachtwagens, 85 pct. van personenwagens. De winst bedraagt dan toch amper 5 pct., hetgeen dan nog geneutraliseerd wordt door de aangroei van het wagenpark.

De Staatssecretaris meent dat beide cijfers overeenstemmen. Zij heeft voor de jaren 1980 tot 1987 cijfers naar voren gebracht afkomstig van het Instituut voor Hygiëne en Epidemiologie. Bij wijze van steekproef citeert zij het jaar 1985. Toen registreerde men 104 000 ton NOx-uitstoot voor benzinewagens, 123 000 ton voor dieselwagens en tenslotte nog 8 à 9 000 ton voor ander vervoer.

Telt men deze cijfers samen, dan komt men tot een som van 230 000 ton voor heel België. De cijfers die het lid voor Vlaanderen alleen aangeeft, lijken hiermee verenigbaar te zijn.

Het lid repliceert dat dit betekent dat de reductie van 6 000 à 12 000 ton gezien moet worden tegen een totaal van 200 000 ton. Dit vermindert de gemaakte winst tot 3 à 6 pct., die dan, zoals gezegd, geneutraliseerd wordt door de toename van het wagenpark.

De Staatssecretaris wil deze redenering niet betwisten, maar integendeel doortrekken en daardoor relativiseren. Neemt men niet alleen het wegvervoer in aanmerking (er zijn immers nog andere NOx-vervuilingsbronnen), dan merkt men dat de

annuels de l'ensemble du parc automobile si celui-ci était entièrement équipé de catalyseurs (en d'autres mots, 2,5 fois les rejets annuels correspondants d'après l'an 2000, car alors tous les véhicules, à quelques exceptions près, seront, avec ou sans mesure, équipés d'un catalyseur ou d'un moteur propre). Cela n'est pas négligeable.

Un commissaire remarque que les chiffres de la simulation font apparaître pour 1990, donc sur une base volontaire, un gain de 1 600 tonnes. Il demande combien de voitures adaptées vise le Secrétaire d'Etat. Il s'inquiète du fait que l'on va rembourser 20 000 francs, alors que cette adaptation coûtera peut-être de 60 000 à 70 000 francs. On a cité le chiffre de 34 000 francs, mais ce montant ne couvre que le placement du catalyseur et pas l'adaptation du moteur.

Le Secrétaire d'Etat répète qu'il ne s'agit pas d'une adaptation, mais d'un autre modèle de voiture, totalement différent quant à la conception. Il ne vise donc que les voitures neuves et non les voitures d'occasion.

Un autre membre déclare disposer d'autres chiffres en ce qui concerne le rejet de NOx par les voitures, à savoir une moyenne de 20 kilos de NOx par habitant et par an. Rien que pour la Flandre, le chiffre était de 110 000 tonnes en 1988.

Il admet que 15 p.c. sont produits par les camions et 85 p.c. par les voitures automobiles. Mais le gain est à peine de 5 p.c. et est, en outre, neutralisé par l'accroissement du parc automobile.

Le Secrétaire d'Etat pense que les deux chiffres sont corrects. Il dispose des chiffres de l'Institut d'hygiène et d'épidémiologie pour la période allant de 1980 à 1987. Il cite au hasard l'année 1985, lorsque le rejet de NOx était de 104 000 tonnes pour les voitures à essence, 123 000 tonnes pour les voitures diesel et encore 8 à 9 000 tonnes pour d'autres moyens de communication.

En additionnant ces chiffres, on obtient un total de 230 000 tonnes pour l'ensemble de la Belgique. Ce chiffre lui semble compatible avec ceux que l'intervenant a cités pour la Flandre.

L'intervenant réplique que cela signifie que la réduction de 6 000 à 12 000 tonnes doit être considérée par rapport au chiffre total de 200 000 tonnes. Le gain réalisé ne représente donc que 3 à 6 p.c. qui, comme on l'a dit, sont neutralisés par l'augmentation du parc automobile.

Le Secrétaire d'Etat ne conteste pas la justesse du raisonnement et aimerait au contraire le poursuivre pour le relativiser. Si l'on ne se limite pas à la circulation routière (il y a d'autres pollueurs par le NOx), on arrive à une émission totale de l'ordre de 400 000 ton-

totale uitstoot ongeveer 400 000 ton bedraagt. Tegen die achtergrond zou men de voorgenomen maatregel als onbeduidend kunnen voorstellen. Welnu, als men op elke soort vervuiling een dergelijke redenering toepast, dan dient men geen enkele maatregel te nemen. Het zouden immers toch slechts druppels op een hete plaat zijn.

Willen wij echter voor het leefmilieu iets doen, dan vormen al die druppels samen een hele plas. Zo bedroeg in het jaar 1980 de NOx-uitstoot van de elektriciteitscentrales 75 000 ton op een totaal van 390 000 ton.

Die centrales waren dus slechts voor een relatief klein gedeelte van de vervuiling verantwoordelijk en toch heeft men maatregelen genomen. Thans blijkt dat in het jaar 1986 de uitstoot door elektriciteitscentrales was gedaald tot 38 000 ton m.a.w. gehalveerd. Het is dus belangrijk maatregelen te nemen per soort vervuiler; het effect van die specifieke maatregel moet dan ook per soort vervuiler bekeken worden.

Een lid vestigt nogmaals de aandacht op andere componenten dan NOx: zwavel en koolstofdioxide.

De Staatssecretaris verklaart dat zwaveluitstoot voornamelijk aan diesel te wijten is. Het gebruik van een katalysator vermindert de looduitstoot slechts onrechtstreeks. Zelf doet de katalysator niets tegen lood. Hij bezit echter de eigenschap door lood vergiftigd te worden en dan niet meer te werken.

Anders gezegd, men moet op loodvrije benzine werken om de katalysator te kunnen gebruiken. Met het oog hierop werd zelfs een afzonderlijk mechanisme ontwikkeld: de loodvrije pompen zijn van een smallere tuit voorzien dan de andere pompen en de wagens die met een katalysator uitgerust zijn hebben voor de toevoer van benzine een smallere opening zodat het materieel onmogelijk is met niet-loodvrije benzine te tanken.

Op drie componenten heeft de katalysator uitwerking: op stikstof, op vluchtige, organische verbindingen, waar een omzetting gebeurt, en op CO. Welnu, de eenvoudigste manier om CO om te zetten tot een niet-giftig produkt bestaat in verbranding tot CO₂.

Een commissielid beklemtoont dat men zodoende het probleem gewoon verplaatst: CO₂ veroorzaakt een broeikaseffect.

De Staatssecretaris stemt hiermee in, doch relateert de CO₂-verhoging t.o.v. de totale CO₂-uitstoot.

Een lid is verontrust omdat een aantal leefmilieuvervaldagen in zicht zijn. Zelfs als de vermeerdering of vermindering van CO₂ gering is, wil hij de conse-

nes. Par rapport à ce chiffre, la mesure proposée pourrait être présentée comme insignifiante. Or, si l'on applique le même raisonnement à chaque type de pollueur, on ne devrait plus prendre aucune mesure, sous prétexte qu'il ne s'agit que d'une goutte d'eau dans l'océan.

Toutes ces gouttes d'eau additionnées permettent néanmoins de faire quelque chose pour l'environnement. Ainsi, en 1980, le rejet de NOx par les centrales électriques était de 75 000 tonnes pour un chiffre total de 390 000 tonnes.

Ces centrales n'étaient donc responsables que d'un pourcentage relativement peu élevé de la pollution. Des mesures ont pourtant été prises et le résultat est qu'en 1986, le rejet des centrales électriques n'était plus que de 38 000 tonnes, soit la moitié du chiffre de 1980. Il est donc important de prendre des mesures par type de pollueur et il convient, dès lors, de considérer l'impact de cette mesure spécifique sur chaque type de pollueur.

Un membre souligne une fois de plus qu'il y a d'autres composantes que le NOx en cause, telles que le soufre et le dioxyde de carbone.

Le Secrétaire d'Etat explique que les rejets de soufre proviennent avant tout des moteurs Diesel. L'utilisation d'un catalyseur ne diminue qu'indirectement l'émission de plomb. Le catalyseur lui-même n'agit pas activement sur le plomb, mais a comme caractéristique de ne pas pouvoir fonctionner en présence de plomb.

Autrement dit, la voiture doit rouler à l'essence sans plomb pour pouvoir utiliser le catalyseur. C'est d'ailleurs pourquoi l'on a mis au point un système spécifique: les tuyaux des pompes à essence sans plomb ont un embout plus étroit que les autres et les voitures équipées d'un catalyseur ont une ouverture plus étroite du réservoir à essence, de sorte qu'il est matériellement impossible d'y mettre de l'essence plombée.

Le catalyseur agit sur trois composants: sur l'azote, sur les composés organiques volatiles, qui subissent une transformation, et sur le CO. Or, pour faire du CO un produit non toxique, la solution la plus simple consiste à le transformer en CO₂ par combustion.

Un commissaire souligne qu'ainsi l'on ne fait que déplacer le problème puisque le CO₂ provoque un effet de serre.

Le Secrétaire d'Etat partage ce raisonnement, mais relativise quand même l'importance du rejet supplémentaire de CO₂ par rapport au volume total de CO₂ émis.

Un membre se dit inquiet parce que nous sommes confrontés à une série d'échéances en matière d'environnement. Il souhaite connaître les conséquences de

quenties van de maatregel in dit opzicht kennen. Hij vraagt dus naar de bijkomende CO₂-belasting in de atmosfeer, want als alle wagens met katalysator uitgerust zijn, komt er onvermijdelijk meer CO₂ vrij. Hij wenst te weten hoeveel dit bedraagt.

Een lid beweert dat de CO₂-uitstoot van het wegverkeer 17 miljoen ton bedraagt.

Het vorige lid beklemtoont dat het wegverkeer samen met de industrie en de huisbrand, de drie grootste vervuilers zijn op het vlak van CO₂. Het draagt er voor één vierde toe bij. Kan de Commissie de Staatssecretaris en de Regering niet aanmoedigen om op het Europese vlak maatregelen te steunen of uit te lokken die veel verder gaan, en met name de autoconstructeurs een wagenpark doen afleveren waarvan het brandstofverbruik slechts de helft bedraagt van het huidige?

Een lid steunt de vorige spreker in diens bewering dat maatregelen pas doeltreffend zullen worden vanaf de verplichting tot inbouw van katalysatoren. Vanaf 1993 zal de verminderde uitstoot opzienbarend worden. Hij twijfelt eraan of vele mensen een maatregel zullen nemen zolang die niet wordt opgelegd.

Een ander lid is van mening dat de periode gedurende welke men een wagen in zijn bezit moet hebben om voor de premie in aanmerking te komen (zes maanden) zeer kort is.

De Staatssecretaris antwoordt dat deze periode wordt opgelegd om een evenwicht te zoeken tussen enerzijds het voorkomen van een aantal praktische problemen (namelijk parallelle uitvoercircuits tegen gaan) en anderzijds het vermijden van een te lange wachtperiode voor de premie, teneinde de stimulus bij de bevolking niet weg te nemen.

Om deze redenen mag de termijn te kort noch te lang zijn.

Een lid vraagt of het niet mogelijk is de premie eerder aan te vragen dan nadat men de wagen zes maanden lang in zijn bezit heeft.

De Staatssecretaris verduidelijkt de procedure als volgt. Indien een wagen na zes maanden nog steeds ingeschreven is bij de persoon die hem als koper heeft doen inschrijven, betaalt de Dienst van de Verkeersbelasting automatisch de premie uit.

III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 30

Een lid wil weten waarom de minibussen uitgesloten worden.

la mesure, même si l'augmentation ou la réduction du volume de CO₂ est peu importante. Il veut donc savoir quelles nuisances supplémentaires le CO₂ provoquera dans l'atmosphère, compte tenu du fait que, si l'on équipe toutes les voitures d'un catalyseur, le volume de CO₂ libéré sera inévitablement plus grand. Quel sera ce volume supplémentaire?

Un membre déclare que le rejet de CO₂ dû à la circulation routière est de 17 millions de tonnes.

Le préopinant ajoute que la circulation routière, l'industrie et les combustibles domestiques constituent les trois sources les plus importantes de pollution par le CO₂. La circulation routière y contribue pour un quart. La Commission ne pourrait-elle encourager le Secrétaire d'Etat et le Gouvernement à soutenir ou susciter au niveau européen des mesures qui iraient beaucoup plus loin et qui, par exemple, obligerait les constructeurs à produire des voitures consommant deux fois moins de carburant qu'à l'heure actuelle?

Un commissaire se rallie à l'avis de l'intervenant précédent, selon lequel ces mesures ne seront efficaces qu'à partir du moment où l'on obligera les constructeurs de voitures à équiper celles-ci de catalyseurs. Les rejets diminueraient de manière spectaculaire à partir de 1993. Il craint que peu de personnes n'acceptent de prendre une telle mesure tant qu'elle ne leur sera pas imposée.

Un autre commissaire trouve que la période (six mois) durant laquelle on doit posséder cette voiture pour pouvoir obtenir la prime est très courte.

Le Secrétaire d'Etat répond que l'on a imposé cette période de six mois pour tenter de trouver un équilibre entre, d'une part, la volonté d'éviter certains problèmes pratiques (à savoir faire obstacle à des circuits d'exportation parallèles) et, d'autre part, le souci d'éviter une trop longue période d'attente de la prime, pour ne pas décourager la population.

C'est pourquoi le délai ne peut être ni trop bref, ni trop long.

Un commissaire demande s'il est possible de demander la prime avant que le délai de six mois ne soit écoulé.

Le Secrétaire d'Etat explique la procédure: si, après un délai de six mois, une voiture est toujours immatriculée au nom de son acquéreur initial, le Service de la taxe de circulation paiera automatiquement la prime.

III. DISCUSSION DES ARTICLES

Article 30

Un membre demande pourquoi les minibus sont exclus.

De Staatssecretaris geeft hiervoor de volgende verklaring.

De categorie M1 omvat alle voertuigen, goedgekeurd voor het vervoer van ten hoogste 8 + 1 personen. De minibussen vormen evenwel een afzonderlijke categorie, die uitsluitend binnen de Belgische reglementering bestaat. Volgens de bepaling van het technisch reglement (koninklijk besluit van 15 maart 1968) zijn dit voertuigen « die voorzien zijn van een carrosserie van hetzelfde type als de lichte vrachtauto's »; het zijn m.a.w. voertuigen die rechtstreeks afgeleid zijn van de lichte vrachtwagens, maar die alleen door hun inrichting op personenvervoer zijn afgestemd. Het is derhalve logisch deze voertuigen aan hetzelfde regime te onderwerpen als de lichte vrachtwagens en ze eveneens van de maatregel uit te sluiten.

Een lid is van mening dat de eerste zin van dit artikel niet duidelijk is.

De Staatssecretaris merkt op dat de tekst aldus aangepast werd door de Raad van State.

Een ander lid vraagt waarom, volgens de laatste zin van dit artikel, de Koning nog een andere norm mag bepalen.

De Staatssecretaris antwoordt dat soms, inzake meetmethodes en cijferwaarden, een klein verschil kan bestaan tussen onze normen en bijvoorbeeld de Amerikaanse of de Zweedse, al is het resultaat hetzelfde.

De Koning mag dan vaststellen dat ze evenwaardig zijn.

Zij vestigt er nogmaals de aandacht op dat na 1992 alle nieuwe wagens aan de Europese normen zullen moeten voldoen. Zij verwijst ook naar bladzijde 16 van de memorie van toelichting.

Artikel 31

Geen opmerkingen.

Artikel 32

Een commissielid vraagt naar de budgettaire weerslag van deze maatregelen.

De Staatssecretaris deelt de volgende cijfers mee, die gebaseerd zijn op simulaties:

- 1990 (zes maanden): ———,
- 1991: 2,580 miljoen,
- 1992: 1,900 miljoen.

Alles samen zullen de toelagen ongeveer 4,5 miljard bedragen.

Le Secrétaire d'Etat donne l'explication suivante.

La catégorie M1 comprend tous les véhicules agréés pour le transport de 8 + 1 personnes au plus. Les minibus constituent toutefois une catégorie distincte n'existant que dans la réglementation belge. Selon la définition du règlement général sur les conditions techniques, etc. (arrêté royal du 15 mars 1968), il s'agit de « véhicules automobiles équipés d'une carrosserie d'un type analogue à celui des camionnettes ou d'autobus »; autrement dit, ce sont des véhicules directement dérivés des camionnettes et que seul leur aménagement rend aptes au transport de personnes. Il est par conséquent logique de soumettre ces véhicules au même régime que les camionnettes et, dès lors, de les exclure de la mesure en question.

Un commissaire estime que la première phrase de cet article n'est pas claire.

Le Secrétaire d'Etat observe qu'il s'agit d'une adaptation proposée par le Conseil d'Etat.

Un autre membre demande pourquoi la dernière phrase de l'article prévoit que le Roi peut encore fixer une autre norme.

Le Secrétaire d'Etat répond qu'il peut parfois y avoir une légère différence entre nos normes et, par exemple, les normes américaines ou suédoises en ce qui concerne les méthodes de mesure et la valeur des chiffres, même si le résultat est identique.

Le Roi peut alors constater qu'elles sont équivalentes.

Il souligne une fois de plus qu'après 1992, toutes les voitures neuves devront satisfaire aux normes européennes. Il renvoie également à la page 16 de l'exposé des motifs du projet de loi.

Article 31

Cet article ne donne pas lieu à observation.

Article 32

Un commissaire demande quelle sera l'incidence budgétaire de ces mesures.

Le Secrétaire d'Etat communique les chiffres suivants, basés sur des simulations:

- pour 1990 (six mois): ———,
- pour 1991: 2,580 millions,
- pour 1992: 1,900 million.

Au total, les subsides s'élèveront à quelque 4,5 milliards.

IV. STEMMINGEN

De artikelen 30, 31 en 32 worden door de 14 aanwezige leden eenparig aangenomen.

B. ARTIKEL 41

I. INLEIDING VAN DE STAATSECRETARIS VOOR INSTITUTIONELE HERVORMINGEN, BELAST MET DE HERSTRUCTURERING VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN

De hoofdpdracht van de Regie der Gebouwen bestaat erin « terreinen, gebouwen en aanhorigheden ervan noodzakelijk voor de openbare diensten, alsmede voor de huisvesting van het door de Staat bezoldigd personeel ter beschikking van de Staat te stellen » (art. 2, eerste lid, van de wet van 1 april 1971 houdende oprichting van een Regie der Gebouwen).

Om haar hoofdpdracht te vervullen machtigt de bestaande wetgeving in artikel 2, derde lid, de Regie tot het « oprichten, inrichten, onteigenen, verkopen, huren en verhuren » van gebouwen en tot « alle verrichtingen die betrekking hebben op de verwezenlijking van haar doel » (artikel 2, derde lid, van de wet op de Regie).

Door de toevoeging van een vierde lid aan artikel 2 van de wet op de Regie der Gebouwen, beoogt de Regering thans te expliciteren dat de « verrichtingen die betrekking hebben op het doel van de Regie » er onder andere in kunnen bestaan dat de Regie kapitaalparticipaties neemt of dat zij zich verenigt met een of meer natuurlijke of rechtspersonen naar publiek- of privaatrecht met het oog op het oprichten van een handelsvennootschap.

Uiteraard zal het doel van een dergelijke vennootschap steeds in overeenstemming moeten zijn met de opdracht van de Regie der Gebouwen.

Via deze werkwijze beoogt de Regie een aantal projecten flexibel te realiseren. Concreet wordt daarbij aan drie soorten van projecten gedacht :

1. Voor de bouwprojecten die in een korte tijdsperiode gerealiseerd dienen te worden, stelt het principe van de annualiteit van de begroting de Regie voor grote problemen. In het bestaande begrotingssysteem kan de Regie voor een bepaald project jaar na jaar immers slechts een beperkt krediet ter beschikking stellen. Hierdoor wordt de realisatie van bepaalde projecten soms over jaren uitgesmeerd. Volgens het ontwerp zou de Regie zich in een vennootschap kunnen verenigen met een financiële instelling die de Regie de nodige middelen ter beschikking kan stellen opdat de realisatie van een project in één maal, zonder onderbrekingen, gefinancierd zou kunnen worden. In de praktijk zal de Regie in een dergelijke maatschappij steeds meerderheidsaandeelhouder zijn.

IV. VOTES

Les articles 30, 31 et 32 sont adoptés à l'unanimité des 14 membres présents.

B. ARTICLE 41

I. INTRODUCTION DU SECRETAIRE D'ETAT AUX REFORMES INSTITUTIONNELLES, CHARGE DE LA RESTRUCTURATION DU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS

La mission principale de la Régie des bâtiments consiste à mettre à la disposition de l'Etat, les terrains, bâtiments et leurs dépendances nécessaires aux services publics ainsi qu'au logement du personnel rétribué par l'Etat (art. 2, premier alinéa, de la loi du 1^{er} avril 1971 portant création d'une Régie des bâtiments).

Pour lui permettre de remplir sa mission principale, la législation en vigueur, en son article 2, troisième alinéa, autorise la Régie des bâtiments à construire, aménager, exproprier, vendre, prendre et donner en location les immeubles et à faire toutes opérations qui se rapportent à la réalisation de son objet (article 2, troisième alinéa, de la loi sur la Régie).

En ajoutant un quatrième alinéa à l'article 2 de la loi sur la Régie des bâtiments, le Gouvernement vise à préciser que les « opérations qui se rapportent à l'objet de la Régie » peuvent notamment consister pour celle-ci à prendre des participations en capital ou à s'associer avec une ou plusieurs personnes physiques ou morales en vue de la création d'une société commerciale.

Bien entendu, l'objet d'une telle société devra toujours être en concordance avec la mission de la Régie des bâtiments.

La Régie se propose de réaliser de cette manière, avec la souplesse voulue, un certain nombre de projets :

1. Le principe de l'annualité du budget de la Régie pose de sérieux problèmes pour les projets de construction qui doivent être réalisés en un court laps de temps. En effet, dans le système budgétaire existant, la Régie ne peut libérer chaque année qu'un crédit limité pour un projet déterminé. La réalisation de certains projets est ainsi parfois trainée en longueur pendant des années. En vertu de la loi en projet, la Régie pourrait s'associer au sein d'une société à une institution financière qui pourrait mettre les moyens nécessaires à sa disposition pour que la réalisation d'un projet puisse être financée en une seule fois, sans interruption. En pratique, la Régie sera toujours l'actionnaire majoritaire d'une telle société.

2. Vaak wordt de Regie om redenen van stedenbouwkundige aard verplicht complexen met een gemengde functie op te richten: dit zijn gebouwen, waarin zowel overheidsadministraties als bijvoorbeeld een aantal winkels gehuisvest worden. Een goed voorbeeld is het « Muntcentrum », gelegen aan de Anspachlaan te Brussel, waarin zowel de nationale overheid, de stad Brussel als een winkelcentrum gevestigd zijn. Jaarlijks wordt de Regie der Gebouwen via een artikel in de begrotingswet « gemachtigd om het beheer te voeren van het Muntcentrum, waarvan het Rijk een bewijs van medeëigendom bezit ».

Volgens het wetsontwerp zal een dergelijke begrotingsruiter niet meer nodig zijn en zal de Regie voortaan zelf in een dergelijk centrum kunnen participeren en het beheer ervan kunnen optimaliseren. Gelet op de tendensen inzake plannen van aanleg, maar ook inzake de wensen van de bezettende departementen zelf, zal de Regie meer van dergelijke projecten dienen op te zetten. Het ogenblik is dan ook aangebroken om de Regie zelf in een beheermaatschappij van een gebouw met gemengde bezetting te laten participeren.

3. Een derde geval waarin de Regie het nemen van kapitaalparticipaties overweegt, kadert in het beter beheer van het patrimonium door de Regie. Sinds de Staatssecretaris het beheer van de Regie waarneemt, wenst hij inderdaad dat het Staatspatrimonium dat niet meer of tijdelijk niet dienstig is voor de huisvesting van staatsdiensten beter gevaloriseerd zou worden. Derhalve heeft hij reeds een aantal leegstaande en onbruikbare panden laten verkopen. Een aantal interessante, doch tijdelijk niet-buikbare panden, zou de Regie dankzij dit wetsontwerp in een dochteronderneming kunnen onderbrengen, waarin de Regie een meerderheidsparticipatie zou nemen. De Regie zou deze gebouwen dan voor een bepaalde periode in erfpacht kunnen geven aan haar dochter, die samen met een privé-partner het beheer van deze gebouwen zou kunnen waarnemen. Een dergelijke constructie heeft het voordeel dat de Regie financiële middelen zou verwerven en toch eigenaar zou blijven van de gebouwen.

In de praktijk zullen vooral de eerste twee gevallen zich voordoen. Voor elke individuele kapitaalparticipatie zal uiteraard eerst een in Ministerraad goedgekeurd koninklijk besluit genomen moeten worden. Deze procedure is dezelfde als die welke voorzien is voor de Regie der Luchtwegen (krachtens het koninklijk besluit nr. 425 van 1 augustus 1986) of voor het Paleis van Schone Kunsten (krachtens de wet van 29 december 1988).

II. BESPREKING

Een lid verklaart dat dit artikel de Regie heel wat meer mogelijkheden biedt dan de huidige wetgeving. Hij juicht dit toe omdat hij vaststelt dat de Vlaamse

2. Souvent, pour des raisons urbanistiques, la Régie est obligée d'ériger des complexes à fonction mixte: ce sont des bâtiments dans lesquels sont installés aussi bien des administrations publiques que, par exemple, un certain nombre de magasins. Le centre Monnaie, situé au boulevard Anspach à Bruxelles, dans lequel sont installés aussi bien le pouvoir central que la ville de Bruxelles et un centre commercial, en est un bon exemple. Chaque année, un article de la loi budgétaire autorise la Régie des bâtiments à gérer le centre Monnaie, dont l'Etat détient un titre de copropriété.

Aux termes de la loi en projet, pareil cavalier budgétaire ne sera plus nécessaire et la Régie pourra désormais participer elle-même à un tel centre et en optimiser la gestion. Compte tenu des tendances qui caractérisent les plans d'aménagement, mais aussi des souhaits des départements occupants eux-mêmes, la Régie devra réaliser davantage de projets de ce genre. Le moment est donc venu de permettre à la Régie elle-même de participer à la société de gestion d'un bâtiment à finalité mixte.

3. Un troisième cas dans lequel la Régie envisage de prendre des participations en capital se situe dans le cadre de l'amélioration de la gestion du patrimoine de la Régie. Depuis que le Secrétaire d'Etat assume la gestion de cette dernière, il souhaite en effet mieux valoriser le patrimoine de l'Etat qui, temporairement ou non, n'est plus affecté à l'hébergement de services publics. C'est la raison pour laquelle il a déjà fait vendre un certain nombre d'immeubles inoccupés et inutilisables. Grâce à la loi en projet, la Régie pourrait faire apport d'un certain nombre d'immeubles intéressants, mais temporairement inutilisables, à une filiale dans laquelle la Régie prendrait une participation majoritaire. La Régie pourrait alors céder, pour une période déterminée, ces bâtiments en emphytéose à sa filiale, qui pourrait se charger de la gestion de ces bâtiments avec le concours d'un partenaire privé. Un tel système aurait pour avantage de permettre à la Régie d'acquérir des moyens financiers tout en restant propriétaire des bâtiments.

En pratique, ce sont surtout les deux premiers cas qui se présenteront. Chaque participation en capital devra évidemment faire préalablement l'objet d'un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Cette procédure est la même que celle qui est prévue pour la Régie des voies aériennes (en vertu de l'arrêté royal n° 425 du 1^{er} août 1986) ou pour le Palais des Beaux-Arts (en vertu de la loi du 29 décembre 1988).

II. DISCUSSION

Un membre déclare que cet article donne à la Régie beaucoup plus de possibilités que la législation actuelle. Il s'en réjouit, parce qu'il constate que l'Exé-

Executieve dit systeem, namelijk de alternatieve financiering, reeds nu op grote schaal toepast. Maar hij stelt vast dat bij de oprichting van zulke maatschappijen of van participaties allerhande, de wetgeving op de overheidsopdrachten niet meer van toepassing is. Dat geldt voor B.A.T.C. en Sabena, dat geldt eveneens voor de Vlaamse Executieve en dus ook voor de gemeenten. Dit is niet zonder gevaar omdat, eenmaal buiten de toepassing van de wetgeving op de overheidsopdrachten, alle mogelijkheden openstaan voor verrichtingen die met het algemeen welzijn strijdig zouden kunnen zijn. Hij beseft weliswaar dat dit artikel niet de bedoeling heeft de wet op de overheidsopdrachten te omzeilen. Het tegendeel wordt eerder beoogd: een alternatieve financiering zorgt voor meerderheidsparticipatie van de Staat in de dochtermaatschappij, zodat zij onder het toepassingsgebied van de wet op de overheidsopdrachten blijft vallen. Doet men dit niet, dan stevent men niet alleen af op omzeiling van de wet op de overheidsopdrachten, maar ook van de parlementaire controle.

De Staatssecretaris herinnert aan wat hij vorig jaar in dit verband verklaard heeft. Toen heeft hij voor het eerst gepoogd, alternatieve financiering in begrotingstermen te vertalen, zodat de parlementaire controle in de Commissie en in de openbare vergadering door beide Kamers wordt uitgeoefend.

Van de drie door hem gegeven voorbeelden wordt zowel het eerste (waar financiering van buiten af wordt aangetrokken) als het derde (erfpacht aan een dochtermaatschappij) verondersteld een meerderheidsparticipatie te betreffen. Welnu, deze veronderstelling valt onder de wet op de overheidsopdrachten; het is dus zeker niet de bedoeling langs deze weg aan die wet te ontsnappen.

In het derde geval participeert de overheid voor een klein deel in het Muntcentrum in Brussel. Om die beheersfunctie te kunnen vervullen (daar is het geen zaak van beschikking zoals in de twee andere gevallen), moet de overheid telkens een begrotingsbepaling doen aannemen. In feite is dit niet nodig. Het gaat immers om een zuivere beheersfunctie, zoals men bij een gemengd gebouw of een gebouw met gemengde functies met al de betrokken partijen aan tafel gaat zitten om samen die beheersfunctie uit te oefenen. In dat geval speelt vanzelfsprekend de wet op de overheidsopdrachten niet.

Een lid verklaart dat die tekst geenszins waarborgt dat de Regie de meerderheid zal bezitten in die initiatieven.

De Staatssecretaris beseft hoe gering de doeltreffendheid van het Parlement is, wanneer het een handeling van de Regering door middel van een wet wil corrigeren.

Hij vestigt er de aandacht op dat de E.E.G. tegenwoordig eveneens controle uitoefent op de toepassing van de wet betreffende de overheidsopdrachten.

cutif flamand applique déjà ce système de financement alternatif sur une grande échelle. Il constate toutefois que la législation sur les marchés publics n'est plus applicable ni en cas de création de telles sociétés ni en cas de constitution de toutes sortes de participations. On le constate au B.A.T.C. et à la Sabena, il en va de même au sein de l'Exécutif flamand et, par conséquent, au niveau communal. Il s'agit d'une situation dangereuse, parce que, en mettant hors jeu la législation sur les marchés publics, on ouvre la porte à toutes sortes de pratiques contraires au bien-être général. L'intervenant se rend bien compte que cet article n'a pas pour objet de contourner la loi sur les marchés publics. Bien au contraire: un financement alternatif permet à l'Etat d'acquiescer une participation majoritaire dans une filiale, si bien que celle-ci reste soumise à l'application de la loi sur les marchés publics. Ne pas le faire, c'est ouvrir des possibilités de se soustraire non seulement à la loi sur les marchés publics, mais également au contrôle parlementaire.

Le Secrétaire d'Etat rappelle ce qu'il a déclaré à cet égard l'année dernière. Il avait alors essayé, pour la première fois, de traduire la notion de financement alternatif en termes budgétaires, de manière que les deux chambres puissent exercer leur contrôle parlementaire, tant en commission qu'en séance publique.

Des trois exemples qu'il a cités, le premier (l'appel au financement extérieur) comme le dernier (un bail emphytéotique donné à une filiale) sont supposés concerner une participation majoritaire. Or, dans cette hypothèse, il y a lieu d'appliquer la loi sur les marchés publics. L'objectif n'est donc absolument pas d'échapper de cette manière à la loi en question.

Dans le troisième cas, les pouvoirs publics ont une petite participation dans le centre Monnaie à Bruxelles. Pour pouvoir remplir cette fonction de gestion (il ne s'agit pas là de disposer de moyens financiers comme dans les deux autres cas), il leur faut donc chaque fois recourir à une disposition budgétaire. En fait, cela n'est pas nécessaire, puisqu'il s'agit en l'occurrence d'une fonction de gestion pure et simple. Il en va de même lorsque, pour un bâtiment mixte ou un bâtiment à fonction mixte, toutes les parties intéressées exercent conjointement la fonction de gestion. Dans ce cas, la législation sur les marchés publics ne s'applique évidemment pas.

Un membre estime que ce texte ne garantit aucunement que la Régie aura la majorité dans ces initiatives.

Le Secrétaire d'Etat se rend compte du peu d'efficacité du Parlement lorsqu'il veut corriger, par la voie législative, un acte du gouvernement.

Il souligne qu'à l'heure actuelle, la C.E.E. exerce également un contrôle sur l'application de la législation relative aux marchés publics.

Het lid stelt nog een vraag, gesuggereerd door de Raad van State: heeft de Staatssecretaris nagegaan of de invoering van het vierde lid bij het artikel 2 geen weerslag heeft op andere artikelen van de wet op de Regie der Gebouwen? Als voorbeeld haalt hij het recht op inzage aan van het Parlement t.a.v. de Regie der Gebouwen (begroting, rekeningen en zo meer). Valt dit niet weg zodra men gemengd geraakt in een onderneming van privaatrecht?

De Staatssecretaris antwoordt dat de bedoeling erin bestaat, bijvoorbeeld voor de alternatieve financiering, deze ook in de gewone begroting zichtbaar te maken.

Dit heeft hij als eerste initiatiefnemer gedaan bij de begroting van vorig jaar voor Openbare Werken en voor de Regie der Gebouwen. Na het overwinnen van enkele technische moeilijkheden werd dit initiatief in begrotingstermen vertaald, zodat rechtstreekse parlementaire controle hierop mogelijk werd.

Een commissielid suggereert aan dit artikel een zin toe te voegen die zou bepalen dat de rekeningen en de begroting van bedoelde instellingen aan de nationale begroting gehecht worden.

Voor de Staatssecretaris is zulks niet nodig wanneer de alternatieve financiering in de begroting terug te vinden is, zoals dit verleden jaar door zijn toedoen gebeurd is.

Het lid is van mening dat zulks alleen dan zal gebeuren, wanneer de Regie over een meerderheidsparticipatie beschikt.

De Staatssecretaris stelt daar tegenover dat elke participatie, elke alternatieve financiering in de begroting tot uiting zal moeten komen.

Hij voegt eraan toe dat hij praktisch klaar is met een wetsontwerp op de Regie, waarin het aspect van de begrotingscontrole een andere aanpak zal krijgen. De desbetreffende wetgeving dateert immers van 1971 en dient te worden bijgewerkt.

Het lid is van mening dat deze gemengde toestanden, meer nog dan het Wegenfonds destijds, een vorm van debudgettering uitmaken. De vroegere begrotingstechniek liet nog de mogelijkheid open de Minister individueel ter verantwoording te roepen. Met deze globalisering komt het Parlement daar niet meer aan toe.

De Staatssecretaris herinnert eraan dat de administratieve begroting niet meer zonder stemming goedgekeurd zal worden. De eerste keer is dit zo gebeurd doordat de timing van de administratieve begroting niet samenviel met die van de gewone begroting. In de Kamer werd daartegen sterk geprotesteerd. Dit jaar zal de administratieve begroting met de gewone begroting samenvallen, zodat de parlementsleden de betrokken Ministers per onderdeel opnieuw ter verantwoording zullen kunnen roepen.

L'intervenant aimerait encore poser une question qui lui a été suggérée par le Conseil d'Etat: le Secrétaire d'Etat a-t-il vérifié si l'insertion d'un quatrième alinéa à l'article 2 a une incidence sur d'autres articles de la loi relative à la Régie des bâtiments? Il cite à titre d'exemple le droit de regard que possède le Parlement sur la Régie des bâtiments (budget, comptes, etc.). Ce droit de contrôle ne lui échappe-t-il pas dès le moment où l'on a affaire à une entreprise de droit privé?

Le Secrétaire d'Etat répond que, pour ce qui est du financement alternatif, par exemple, le but est de le faire apparaître également dans le budget ordinaire.

Il a lui-même été le premier à procéder ainsi, l'année passée, dans le cadre des budgets des Travaux publics et de la Régie des bâtiments. Après avoir vaincu quelques difficultés techniques, il a pu traduire cette initiative en termes budgétaires, permettant ainsi un contrôle parlementaire direct.

Un commissaire suggère de compléter cet article par une phrase disposant que les comptes et le budget de ces organismes doivent être annexés au budget national.

Le Secrétaire d'Etat estime que cela n'est pas nécessaire à partir du moment où le financement alternatif apparaît dans le budget, ce à quoi il a personnellement veillé l'année dernière.

Le membre pense que cela ne se fera que lorsque la Régie aura une participation majoritaire.

Le Secrétaire d'Etat réplique que toute participation et tout financement alternatif devront apparaître dans le budget.

Il ajoute qu'il est en train de mettre la dernière main à un projet de loi relatif à la Régie, dans lequel la question du contrôle budgétaire fait l'objet d'une nouvelle approche. La législation en la matière date en effet de 1971 et doit être mise à jour.

Le commissaire trouve que ces formules mixtes sont, plus encore qu'autrefois pour le Fonds des routes, une forme de débudgettisation. L'ancienne technique budgétaire permettait encore d'appeler le Ministre à se justifier individuellement. Avec la globalisation actuelle, le Parlement n'en a plus la possibilité.

Le Secrétaire d'Etat rappelle que le budget administratif ne sera plus adopté sans vote. Il en a été ainsi la première fois parce que le calendrier du budget administratif et celui du budget ordinaire ne coïncidaient pas. La Chambre a vivement protesté contre cette situation. Cette année-ci, le budget administratif coïncidera avec le budget ordinaire, de sorte que les parlementaires pourront à nouveau appeler les ministres concernés à se justifier pour chaque subdivision.

Een ander lid wil weten of al gedacht werd aan een soort samenwerkingsakkoord met betrekking tot het personeel, om opdrachten uit te voeren in samenwerking tussen de Vlaamse Gemeenschap en de Regie der Gebouwen.

De Staatssecretaris zegt dat hij in het vorige jaar twee belangrijke beslissingen genomen heeft m.b.t. de Regie. De eerste betrof de integratie van het Bestuur van de gebouwen in de Regie der Gebouwen, de tweede het oprichten van een financieringsfonds. Hij heeft de goede diensten van de Regie aan de Gewesten aangeboden, maar die zijn natuurlijk vrij om daar al dan niet op in te gaan. Van de Vlaamse Gemeenschapsminister van Verkeer en Openbare Werken heeft hij het theoretische verzoek ontvangen om voor hem gebouwen op te trekken. Zelf heeft hij daar positief op gereageerd, er niettemin aan toevoegende dat in zo'n geval tussen het Vlaamse Gewest en de Regie der Gebouwen een overeenkomst moet worden afgesloten. Hij is inderdaad van oordeel dat het verkieslijk is, een dergelijke samenwerking in een overeenkomst vast te leggen opdat steeds volgens dezelfde gemeenschappelijke regels opgetreden zou worden; anders handelen is moeilijkheden zoeken.

III. STEMMINGEN

Artikel 41 van het wetsontwerp wordt eenparig aangenomen door de 15 aanwezige leden.

De Commissie schenkt vertrouwen aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

De Rapporteur,
J. DE SERANNO.

De Voorzitter,
A. GROSJEAN.

Un autre membre aimerait savoir si l'on a déjà envisagé de conclure une sorte d'accord de coopération concernant le personnel pour des missions qui pourraient s'effectuer dans le cadre d'une collaboration entre la Communauté flamande et la Régie des bâtiments.

Le Secrétaire d'Etat déclare qu'il a pris, l'an passé, deux grandes décisions concernant la Régie. D'une part, l'intégration de l'Administration des bâtiments à la Régie des bâtiments et, d'autre part, la création d'un Fonds de financement. Il a proposé les bons offices de la Régie aux Régions, mais celles-ci sont naturellement libres d'y recourir ou non. Le ministre flamand des Travaux publics et des Communications lui a posé la question théorique de savoir s'il pourrait construire des bâtiments pour lui. Le Secrétaire d'Etat a réagi positivement, en précisant toutefois que, dans ce cas, une convention devrait être conclue entre la Région flamande et la Régie des bâtiments. Il estime en effet préférable qu'une telle collaboration fasse l'objet d'une convention, afin que l'on agisse toujours selon les mêmes règles communes. Sans quoi, on s'expose à des difficultés.

III. VOTES

L'article 41 du projet de loi est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

La Commission a fait confiance au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

Le Rapporteur,
J. DE SERANNO.

Le Président,
A. GROSJEAN.