

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1984-1985

8 MEI 1985

WETSVOORSTEL

houdende maatregelen tot stimulering
van het gebruik van loodvrije benzine

(Ingediend door de heer Verhofstadt)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Dit wetsvoorstel heeft tot doel het gebruik van loodvrije benzine door benzinemotorvoertuigen te stimuleren ter vrijwaring van ons leefmilieu tegen loodverontreiniging.

Motorvoertuigen vormen immers mobiele bronnen van luchtverontreiniging, naast de gekende stationaire bronnen van luchtverontreiniging zoals vervuilende industriële bedrijven, verwarmingsinstallaties van woningen, installaties voor de opwekking van energie e.d.

Voor de uitwerping van lood door het verkeer, tesamen met de verontreiniging vanwege de motoruitlaatgassen die een teveel aan koolwaterstoffen, stikstofoxiden en koolmonoxide bevatten, schept voor ons leefmilieu knelpunten.

De looduitwerping in de atmosfeer bedraagt jaarlijks ongeveer 450 000 ton, waarvan ongeveer de helft op rekening moet gebracht worden van benzinemotorvoertuigen. De herkomst van lood in de uitlaatgassen van benzinemotorvoertuigen is meer bepaald te wijten aan de toevoeging van tetraethyllood (TEL) — doorgaans in combinatie met andere lood-alkylverbindingen en met chloorbroomalkanen — aan benzine (super en normaal) om het kloppen of pingelen van de motor te vertragen of te onderdrukken. Loodadditieven worden in deze zin ook als een goedkoop antiklop- en smeermiddel aangewend om benzinebrandstoffen een hoogwaardige kwaliteit te bezorgen. Het rendement van een benzinemotor hangt namelijk in grote mate af van de compressieverhouding van het lucht-benzinemengsel en het ontstekingsstijdstip. Bij een hoge compressieverhouding zonder additieven aan de benzine gaat de motor kloppen doordat het gasmengsel te vroeg tot ontploffing komt.

Het octaangetal van benzine, uitgedrukt in R. O. N. of Research Oktane Number, geeft in dit verband bij laag roerental en lage belasting de weerstand tegen het pingelen

Chambre des Représentants

SESSION 1984-1985

8 MAI 1985

PROPOSITION DE LOI

contenant des mesures tendant à encourager
l'utilisation d'essence sans plomb

(Déposée par M. Verhofstadt)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. La présente proposition de loi tend à encourager l'utilisation d'essence sans plomb par les véhicules automobiles à essence en vue de sauvegarder notre environnement contre la pollution par le plomb.

Les véhicules automobiles constituent en effet des sources mobiles de pollution de l'air au même titre que les sources stationnaires connues de pollution de l'air que sont les industries polluantes, les installations de chauffage domestique, les installations de production d'énergie, etc.

Ce sont surtout l'émission de plomb par le trafic automobile, ainsi que la pollution provenant des gaz d'échappement contenant un excédent d'hydrocarbures, d'oxydes d'azote et de monoxyde de carbone qui nuisent à notre environnement.

Les moteurs des véhicules à essence produisent près de la moitié des quelque 450 000 tonnes de plomb qui sont rejetées annuellement dans l'atmosphère. La présence de plomb dans les gaz d'échappement des véhicules à moteur à essence est due à l'addition à l'essence (super et normale) de plomb tétrahyle (PTE) combiné généralement avec d'autres composés alcyles de plomb et d'alcane de chlorure de brome, et destiné à prévenir ou à empêcher le cognement ou le cliquetis du moteur. Les additifs à base de plomb sont également employés dans ce domaine parce qu'ils constituent des antidétonants et des lubrifiants peu coûteux permettant de produire des essences de haute qualité. Le rendement d'un moteur à essence dépend en effet dans une large mesure du taux de compression du mélange air-essence et du point d'allumage. Les moteurs à taux de compression élevé cognent lorsqu'ils sont alimentés par de l'essence sans additifs, parce que le mélange gazeux explose trop tôt.

L'indice d'octane de l'essence, exprimé en R. O. N. (Research Oktane Number) indique la résistance au cognement lorsque le moteur fonctionne à bas régime

van de motor weer, d.w.z. is een maatstaf voor de kloppvastheid van de motor. Het R. O. N.-getal voor gelode superbenzine bedraagt 98, terwijl voor gelode normaalbenzine een R. O. N.-getal van ongeveer 90 wordt aangehouden.

2. Het loodgehalte in gelode benzinesoorten varieert naargelang de toevoeging tijdens het raffinageproces en de wettelijke bepalingen die ter zake gelden.

In dit verband dient vermeld dat de E. G.-richtlijn (78/631) die op 1 januari 1981 in voege trad, aan de Lid-Staten de keuze liet in het loodgehalte van gelode benzine: enerzijds een bovengrens van 0,40 g lood per liter en anderzijds een ondergrens van 0,15 g lood per liter.

In weervil van het feit dat sommige landen de ondergrens van 0,15 g lood per liter aanhouden (bijv. de Duitse Bondsrepubliek, Denemarken, e.a.), mag in België tot nu toe het gehalte aan loodverbindingen, uitgedrukt in lood, niet hoger liggen dan 0,40 g per liter (koninklijk besluit van 21 april 1982, art. 1).

Een consequente verlaging van het loodgehalte in gelode benzine tot een gehalte van 0,15 g lood per liter benzine lijkt dan ook aangewezen.

Alhoewel in de laatste E. G.-richtlijn in navolging van het bevel van de Raad van Ministers voor het Leefmilieu, geen verplichte datum voor de invoering van de norm 0,15 g bepaald werd, wordt voorgesteld de norm van 0,15 g uiterlijk op 1 januari 1986 verplicht in te voeren. De voorgestelde datum vormt voor de producent geen beletsel om in bedrijfs-economische zin en rekening houdend met zijn infrastructuur, tot een invoering van benzinesoorten met een loodgehalte van 0,15 g per liter over te gaan.

Bij een verlaging van het loodgehalte tot 0,15 g lood per liter, blijven de loodadditieven door de afzetting van een dunne oxidatiefilm op de klepzingen op voldoende wijze hun beschermende smeerfunctie behouden en wordt een voldoende groot octaantal behouden zonder dat dit gevolgen heeft voor de motor en het motorvermogen.

Bij een verdere verlaging van het loodgehalte echter, kan door het uitblijven van loodafzettingen ernstige schade optreden aan de uitlaatkleppe door erosie van de klepzingen. Bovendien kan het kloffeffect resulteren in motorschade of motorbreuk.

3. Wetenschappelijke studies wijzen uit dat er met grote waarschijnlijkheid een directe relatie bestaat tussen de uitwerping aan lood in de lucht en het loodgehalte in het bloed. Het is in dit verband illustrerend dat in steden waar er praktisch geen autoverkeer is of waar er op loodvrije benzine gereden wordt, ondanks het drukke verkeer, zeer lage bloedloodgehalten gemeten worden (Peking 60 microgram per liter, Tokio 64 microgram per liter). In de Verenigde Staten daalde het bloedloodgehalte met 37 % in de periode 1976 t.e.m. 1980 door het gebruik van loodvrije benzine.

4. Alhoewel er voor ons land een luchtmissienorm of kwaliteitsnorm voor lood van 2 microgram per kubieke meter bestaat, in overeenstemming met de E. G.-richtlijn (koninklijk besluit van 7 augustus 1984), is het noodzakelijk om het loodprobleem ook aan de bron aan te pakken. Zonder daarom op de epidemiologische consequenties en effecten op de volksgezondheid van het loodprobleem in te gaan, kan men zich, gezien het vrij grote aandeel van benzinevoertuigen in het loodprobleem, niet van de indruk ontdoen dat de invoering en een veruimd verbruik van loodvrije benzine een noodzaak lijkt.

et à faible charge, et constitue donc la norme du pouvoir antidétonant de l'essence. L'indice R. O. N. est de 98 pour l'essence super au plomb et de 90 environ pour l'essence normale au plomb.

2. La teneur en plomb des essences au plomb varie selon l'importance de l'adjonction au cours du raffinage et selon les dispositions légales qui sont d'application in the matière.

Il convient de signaler à ce propos que la directive européenne (78/631) qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1981, permet aux Etats membres de fixer la teneur en plomb de l'essence au plomb entre un maximum de 0,40 g et un minimum de 0,15 g au litre.

Alors que certains pays (la République fédérale d'Allemagne, le Danemark et d'autres) ont adopté la norme inférieure de 0,15 g de plomb au litre, en Belgique la teneur en composés de plomb, exprimée en plomb, peut toujours atteindre 0,40 g au litre (arrêté royal du 21 avril 1982, art. 1^{er}).

Il paraît dès lors logique et souhaitable de ramener à 0,15 g au litre la teneur en plomb de l'essence au plomb.

Bien que la dernière directive européenne qui a été publiée à la suite des délibérations du Conseil des Ministres de l'Environnement n'ait imposé aucune date pour l'introduction de la norme de 0,15 g, il est proposé de rendre la norme de 0,15 g obligatoire le 1^{er} janvier 1986 au plus tard. Cette date ne doit pas empêcher les producteurs de mettre dès à présent sur le marché, en fonction de leurs possibilités et de leur infrastructure, des essences contenant 0,15 g de plomb au litre.

La teneur en plomb étant réduite à 0,15 g au litre, les additifs au plomb continuent néanmoins à assurer de manière satisfaisante leur fonction lubrifiante protectrice, grâce au dépôt d'un mince film d'oxydation sur les sièges de soupapes et l'indice d'octane demeure suffisant pour éviter toute répercussion négative en ce qui concerne le fonctionnement et la puissance du moteur.

Si l'on diminue encore la teneur en plomb, il ne se produit plus de dépôt de plomb et l'érosion des sièges de soupapes risque dès lors de provoquer une grave détérioration des soupapes d'échappement. En outre, le cognement pourrait endommager le moteur, voire provoquer le bris de celui-ci.

3. Selon certaines études scientifiques, il existe très probablement une relation directe entre l'émission de plomb dans l'atmosphère et la teneur du sang en plomb. Il est éditant à cet égard que, dans des villes où il n'y a pratiquement pas de circulation automobile et que dans celles où le trafic est intense, mais où les véhicules fonctionnent à l'essence sans plomb, on a constaté des teneurs en plomb fort basses dans le sang (60 microgrammes au litre à Pékin, 64 microgrammes au litre à Tokyo). Aux Etats-Unis, la teneur en plomb du sang a diminué de 37 % de 1976 à 1980 grâce à l'utilisation d'essence sans plomb.

4. Bien que, conformément à la directive européenne (arrêté royal du 7 août 1984), il existe pour notre pays une norme d'émission dans l'air ou norme qualitative pour le plomb, qui est de 2 microgrammes par mètre cube d'air, il est nécessaire d'attaquer également le problème à la base. Sans vouloir épiloguer sur les conséquences épidémiologiques de la pollution par le plomb, ni sur ses conséquences pour la santé publique, on n'échappe pas à l'impression que, vu la grande part de responsabilité des véhicules à essence dans ce type de pollution, il importe de lancer et de promouvoir l'utilisation d'essence sans plomb.

5. Bij het invoeren van loodvrije benzine moet echter ook de nodige omzichtigheid aan de dag gelegd worden, overwegende dat :

- de verwijdering van loodadditieven moet gecompenseerd worden door de toevoeging van andere additieven zoals methanol, ethanol, tertiairbutylalcohol en methyltertiairbutylether (M. T. B. E.) in concentraties van 3 à 10 % tegen aanvaardbare kosten en door een verhoging van het benzeengehalte binnen bepaalde grenzen d.m.v. een verhoogde raffinage, dit om een afdoend hoog octaangehalte voor het goed gebruik van de motor te bereiken;

- in E. G.-verband als octaangetal voor loodvrije benzine een minimum van 95 à 96 R. O. N. wordt vooropgesteld. De kwaliteit van loodvrije benzine zal dan ook niet ver onder deze van gelode superbenzine liggen;

- wagens geschikt voor gelode superbenzine niet van loodvrije benzine kunnen gebruik maken. Daarentegen zullen voertuigen geschikt om normaalbenzine als brandstof aan te wenden vermoedelijk wel zonder enig probleem gebruik kunnen maken van loodvrije benzine. Alhoewel het verbruik van gelode normaalbenzine slechts ongeveer 5 à 8 % bedraagt, wijst een voorzichtige schatting toch uit dat momenteel ongeveer 20 à 25 % van het huidige wagenpark loodvrije benzine zal kunnen gebruiken;

- moet rekening gehouden worden met de overgangsfase die met de introductie van loodvrije benzine gepaard gaat. In dit verband dient vermeld dat de verbruiker in België zijn voertuig gemiddeld 4 à 5 jaar aanhoudt. Ongeveer 31 % van het huidige wagenpark bestaat uit tweedehands wagens; de gemiddelde levensduur van een voertuig bedraagt ongeveer 7 à 8 jaar. Dit alles wijst erop dat met een totaalperiode van minstens 10 jaar moet rekening gehouden worden vooraleer alle wagens rijdend op gelode benzine vervangen zijn door voertuigen die gebruik maken van loodvrije benzine;

- het op de markt brengen van loodvrije benzine zal gepaard gaan niet alleen met problemen i.v.m. raffinagecapaciteit maar ook met knelpunten inzake opslag en distributie. Een voorzichtige raming schat dat ongeveer de helft van de verdeelpunten in het huidige stadium door hun ligging en ruimtelijke beperktheid geen loodvrije benzine aan de pomp kunnen aanbieden. Wel kunnen in de overgangsfase de opslagtrunks van gelode normaalbenzine geleidelijk aan aangewend en bestemd worden voor de opslag van loodvrije benzine;

- het verkeerd tanken van zowel loodvrije benzine als gelode benzine nefaste gevolgen heeft voor de motor. Zo zullen automobilisten die een wagen bezitten voor loodvrije benzine alleen in noodgevallen gelode benzine mogen tanken. Omgekeerd mogen wagens die gebruik maken van gelode superbenzine en die uitsluitend geschikt zijn om te rijden op deze brandstof, geen loodvrije benzine tanken.

6. Om verkeerd tanken te vermijden kan dan ook gedacht worden aan volgende mogelijke oplossingen :

- een duidelijke signalisatie van het verdeelpunt dat loodvrije benzine aan de man brengt;

- een duidelijke signalisatie van de loodvrije benzinepomp;

- eventueel aanwending van een niet-circulaire pomp-greep die past op een niet-circulaire tankmond van de wagen;

- kleuring van de loodvrije benzine.

5. Le lancement de l'essence sans plomb implique toutefois une certaine prudence et devra tenir compte des aspects suivants :

- la suppression des additifs à base de plomb doit être compensée par l'adjonction d'autres additifs comme le méthanol, l'éthanol, le « tertiair buthyl alcohol » (T. B. A.) et le « methyl tertiair buthyl ether » (M. T. B. E.), dans des concentrations de 3 à 10 %, et ce, à un coût acceptable, ainsi que par une augmentation, dans le cadre de limites fixées, de la teneur en benzène par un raffinage plus poussé, afin d'obtenir un indice d'octane suffisant permettant le bon fonctionnement du moteur;

- le taux d'octane minimum préconisé dans le cadre de la Communauté européenne pour l'essence sans plomb est de 95 à 96 R. O. N. La qualité de cette essence ne sera donc pas très inférieure à celle de l'essence super au plomb;

- les véhicules conçus pour rouler à l'essence super au plomb ne peuvent utiliser de l'essence sans plomb. Par contre, les véhicules conçus pour consommer de l'essence normale pourront probablement rouler à l'essence sans plomb sans inconvénient. Bien que la consommation d'essence normale au plomb ne représente que 5 à 8 % de la consommation totale, une estimation prudente indique que 20 à 25 % environ du parc automobile actuel pourra employer de l'essence sans plomb;

- il faut tenir compte d'une phase de transition qui accompagnera l'introduction de l'essence sans plomb. Il faut noter à ce propos que le conducteur belge conserve son véhicule en moyenne quatre à cinq ans. Environ 31 % des véhicules actuellement en circulation sont des véhicules d'occasion. La durée de vie moyenne d'un véhicule est de 7 à 8 ans. Il faudra donc au moins dix ans pour que tous les véhicules fonctionnant à l'essence au plomb soient remplacés par des véhicules utilisant de l'essence sans plomb;

- la mise sur le marché de l'essence sans plomb posera des problèmes concernant, non seulement la capacité de raffinage, mais aussi le stockage et la distribution. Selon une estimation prudente, la moitié environ des points de distribution ne peuvent pas, au stade actuel, vendre de l'essence sans plomb à la pompe en raison de leur situation géographique et de la superficie réduite qu'ils desservent. Par contre, les réservoirs servant à stocker l'essence normale au plomb pourraient progressivement être affectés au stockage de l'essence sans plomb au cours de la phase de transition;

- les moteurs à essence ne peuvent recevoir sans risques un type d'essence (c'est-à-dire au plomb ou sans plomb) pour lequel ils n'ont pas été conçus. Ainsi, les automobilistes dont le véhicule roule à l'essence sans plomb ne pourront utiliser qu'exceptionnellement de l'essence au plomb. Inversement, les véhicules fonctionnant à l'essence super au plomb et dont le moteur est conçu pour être alimenté exclusivement en essence au plomb ne peuvent être ravitaillés en essence sans plomb.

6. Les solutions suivantes pourraient dès lors être envisagées pour éviter les erreurs lors de l'approvisionnement :

- signalisation adéquate des stations-services qui vendent de l'essence sans plomb;

- signalisation adéquate des pompes qui débiteront de l'essence sans plomb;

- utilisation éventuelle de pistolets à bec non tubulaire qui correspondrait à un orifice de remplissage non circulaire des réservoirs des véhicules;

- coloration de l'essence sans plomb.

Vooral kleuring van de loodvrije benzine is een minimumvereiste wil de verbruiker zonder schade-effecten voor zijn motor op een herkenbare en identificeerbare manier loodvrije benzine tanken. De wet op de handelspraktijken van 14 juli 1971 is van toepassing om gebeurlijke misleiding van de verbruiker te vermijden.

7. De E. G.-commissie onderkende het probleem van de looduitworp door benzinevoertuigen en de relatie met loodvrije benzine reeds geruime tijd en formuleerde dan ook een aantal voorstellen ter zake. Door de samenkomst van de Raad van Ministers voor het Leefmilieu op 20 maart 1985 kwam men tot een definitief uitsluitsel in deze aangelegenheid:

— vanaf 1 januari 1989 is men verplicht loodvrije benzine in de handel te brengen; de Lid-Staten hebben de vrijheid om vervoerd loodvrije benzine in de handel te brengen, terwijl de overige Lid-Staten het in de handel brengen niet aan banden mogen leggen;

— een verlaging van het toegestane maximum loodgehalte in gelode benzine tot 0,15 g per liter, initiatief dat wordt overgelaten aan de Lid-Staten.

Het feit dat men vervoerd loodvrije benzine in de handel mag brengen is echter voor ons land en enkele andere Lid-Staten reeds door de realiteit achterhaald, doordat een niet nader te noemen petroleumproducent — zij het op beperkte schaal — al loodvrije benzine in de handel brengt.

8. Het onderwerp « loodvrije benzine » is in de publieke opinie en in de media tevens onlosmakelijk verbonden met de invoering en het gebruik van de katalysator.

Loodvrije benzine vormt nl. een hoofdevereiste voor een correct en efficiënt gebruik van de katalysator die bedoeld is om de uitworp aan koolwaterstoffen, koolmonoxide en stikstofoxiden in de uitlaatgassen te beperken. De katalysator die als een soort extra knalpot op de uitlaat aangebracht wordt, kan nl. maar functioneren op loodvrije benzine. Op her eerste gezicht vormt de katalysator die de uitlaatgassen oxideert tot onschadelijke waterdamp en kooldioxide, de ideale oplossing om de uitlaatgassen van benzinevoertuigen schonter te krijgen. Schoonere uitlaatgassen van benzinemotorvoertuigen kan met name een bijdrage leveren aan de vermindering van het probleem van de « zure regen ».

Naargelang de informatiebron schat men het aandeel van uitlaatgassen van voertuigen in laagstvernoemd probleem op 6 à 10 % en meer. Toch kunnen t.a.v. de katalysator een hele resem aanmerkingen gemaakt worden, in het licht waarvan de verplichte invoering van de katalysator discutabel wordt. Vooral het kostenaspect, het meerverbruik, de concurrentieverschillen in automerken, naast de ontwikkeling van even, zoniet meer efficiënte technieken waaronder de z.g. « lean burn »-techniek, plaatsen de katalysator in een ander, minder gunstig daglicht.

9. Men mag echter niet vergeten, onafgezien van de mogelijke invoering van de katalysator en van andere technieken, dat het op de markt brengen van loodvrije benzine resulteert in bijkomende kosten voor zowel producent als verbruiker. Men dient goed voor ogen te houden dat het in de handel brengen van loodvrije benzine zal gepaard gaan met een kostenstijging door de noodzakelijke verhoging van de raffinagecapaciteit, uitbreiding van opslag en distributie en door de toevoeging van andere additieven om een 95 of 96 R. O. N. octaangehalte voor loodvrije benzine aan te

Le minimum que l'on puisse exiger pour éviter que le consommateur n'endommage son moteur en s'approvisionnant par erreur en essence sans plomb est que l'essence sans plomb soit colorée afin de pouvoir être identifiée facilement. La loi du 14 juillet 1971 sur les pratiques du commerce permet d'imposer des obligations en vue d'empêcher que le consommateur soit induit en erreur.

7. La Commission des C. E. a depuis longtemps déjà pris conscience du problème de l'émission de plomb par les véhicules à essence et de l'intérêt d'utiliser de l'essence sans plomb et a dès lors fait un certain nombre de propositions en la matière. Lors de sa réunion du 20 mars 1985, le Conseil des Ministres de l'Environnement a adopté définitivement les mesures suivantes :

— l'essence sans plomb devra être disponible sur le marché à partir du 1^{er} janvier 1989; les Etats membres pourront autoriser la vente d'essence sans plomb avant cette date et les autres Etats membres ne pourront entraver la vente de ce type d'essence;

— les Etats membres peuvent réduire la teneur en plomb maximum autorisée de l'essence au plomb à 0,15 g au litre.

L'essence sans plomb est en réalité déjà disponible dans notre pays et dans quelques autres Etats membres. En effet, un producteur de pétrole — dont il ne faut pas préciser le nom — vend déjà — fût-ce à petite échelle — de l'essence sans plomb.

8. L'opinion publique et les médias font par ailleurs une étroite association entre l'essence sans plomb et les catalyseurs.

L'emploi d'essence sans plomb constitue en effet une condition sine qua non pour le bon fonctionnement du catalyseur qui est destiné à limiter l'émission d'hydrocarbures, d'oxyde de carbone et d'oxydes d'azote dans les gaz d'échappement. Le catalyseur, qui est monté sur le tuyau d'échappement et qui constitue en quelque sorte un pot d'échappement supplémentaire, ne peut fonctionner que si le moteur est alimenté en essence sans plomb. A première vue, le catalyseur, qui oxyde les gaz d'échappement et les transforme en vapeur d'eau et en anhydride carbonique inoffensifs, constitue la solution idéale pour épurer les gaz d'échappement des véhicules à essence. L'épuration de ces gaz d'échappement peut en effet contribuer à résoudre le problème des pluies acides.

On estime que les gaz d'échappement des véhicules sont responsables de la formation des pluies acides dans des proportions qui, selon les sources, varieraient de 6 à plus de 10 %. Le montage obligatoire du catalyseur est néanmoins discutable à bien des égards : l'aspect financier, l'accroissement de la consommation, les risques de distorsion de concurrence entre les divers constructeurs de voitures et la mise au point de techniques au moins aussi efficaces, telle la technique de la combustion maigre, font que le catalyseur apparaît sous un jour moins favorable.

9. Il ne faut cependant pas perdre de vue qu'indépendamment de l'adoption éventuelle du catalyseur et d'autres techniques, la commercialisation d'essence sans plomb coûtera plus cher, à la fois au producteur et au consommateur. Cette commercialisation entraînera nécessairement une augmentation des coûts, eu égard à la nécessité d'accroître la capacité de raffinage, de développer les équipements de stockage et de distribution et d'ajouter d'autres additifs afin de maintenir l'indice d'octane de l'essence sans plomb à 95 ou 96 R. O. N. Dans la pratique, ces additifs seront sans

houden. In de praktijk zullen deze additieven vermoedelijk samengesteld zijn uit een mengsel van M. T. B. E. tot 15 %, methanol c.a. tot 3 % en een limitering van het benzenegehalte.

Bij een constante markt wordt de meerkost voor loodvrije benzine geschat op 1 à 2 F. De basisproductprijzen van ruwe aardolie en niet controleerbare externe parameters spelen echter een enorme rol bij de uiteindelijke bepaling van de kostprijzen. Om deze redenen is de vermoedelijke meerkost op loodvrije benzine hoger. Indien men de prijsstructuur van de gelode normale superbenzine nader onderzoekt, blijkt dat op beide producten een gewone accijns van 8,96 F en een bijzondere accijns van 2,24 F geheven wordt en de belasting op de toegevoegde waarde respectievelijk 6,68 F en 6,46 F bedraagt op basis van de wettelijk vastgestelde maximumprijzen van begin februari 1985. Rekening houdend met de meerkost waarbij nog de B. T. W. van 25 % moet toegevoegd worden, komt men uit op een totale meerprijs van 1,25 à 2,5 F voor de verbruiker t.o.v. de prijs van gelode superbenzine bij een constante markt.

Het lijkt o.i. evident dat, gezien de meerprijs, hoe milieubewust de verbruiker ook moge wezen, hij of zij nooit loodvrije benzine gaat aanwenden voor het voertuig in kwestie. Een algemeen verplicht gebruik van loodvrije benzine waarbij de mogelijkheid om gelode benzinesoorten te gebruiken wordt uitgesloten zou dan ook gezien de meerprijs voor de verbruiker onaanvaardbaar zijn en zou, terecht, op grote weerstand stuiten. Anderzijds zou men kunnen redeneren dat de meerkost van loodvrije benzine naargelang de verkoop van dit produkt gecompenseerd wordt door een proportionele verhoging van de fiscaliteit op gelode benzinesoorten. Mede in het licht van het algemeen aanvaarde principe « de vervuiler betaalt » lijkt dit op het eerste gezicht aangewezen. Toch enkele bedenkingen hierbij gezien het feit dat de verbruiker die nu gebruik maakt van een voertuig geschikt voor gelode benzine in het verleden verbintenissen heeft aangegaan, onder meer door de aanschaf van het voertuig, op basis van informatie die hem toen ter beschikking stond.

De verbruiker laat zich immers bij de keuze van een voertuig leiden door de informatie die hem op het keuzemoment zelf ter beschikking staat, waarbij o.m. rijcomfort, aankoopsprijs, typevoertuig, verbruik en verkoopprijs van de brandstof medebepalend zijn. Een drastische verhoging van de gelode benzineprijs door fiscale compensatiemaatregelen is dan ook onrechtvaardig en a-sociaal en zou in de ogen van de verbruiker als een te stringente maatregel overkomen.

Er mag hierbij bovendien niet verheeld worden dat het verbruik van loodvrije benzine gepaard zal gaan met een lichtjes verhoogd verbruik indien de verbruiker eenzelfde rijgedrag en rijcomfort wil handhaven. Dit meervruchtig verbruik geschat op ongeveer 2 à 3 %, indien i.p.v. 98 R.O.N. octaangetal, zoals nu voor gelode superbenzine, een octaangetal van ongeveer 95 à 96 R.O.N. voor loodvrije benzine aangehouden wordt.

Om al deze redenen is het twijfelachtig of de verbruiker loodvrije benzine gaat prefereren en gaat aanwenden voor zijn voertuig met een motor die een kleppenstelsel bezit dat geen lood meer nodig heeft. Met andere woorden, uit voorgaande blijkt dat de nodige « incentive » voor de verbruiker totaal ontbreekt.

10. De verkoopprijs van loodvrije benzine moet dus concurrentieel gemaakt worden met de verkoopprijs van gelode super. Met andere woorden, indien deze benadering aangehouden wordt, dringt een verlaging van de B. T. W. tot 17 % zich op gezien de prijsstructuur van benzine. Aan de gewone accijns kan moeilijk geraakt worden dat een wijziging in afspraak en akkoord met het nabuurland Luxem-

doute constituëert d'un mélange comprenant jusqu'à 15 % d'E. B. T. M. et jusqu'à 3 % de méthanol, la teneur en benzène étant limitée.

A marché constant, le surcoût de l'essence sans plomb serait de 1 à 2 F, encore que le prix de revient soit fort influencé par le prix de base du pétrole brut ainsi que par des paramètres externes incontrôlables. Il est dès lors probable que le surcoût de l'essence sans plomb sera finalement plus élevé. Lorsque l'on examine de plus près la structure du prix des essences normale et super au plomb, on constate qu'une accise ordinaire de 8,96 F et une accise spéciale de 2,24 F sont perçues sur les deux produits et que la taxe sur la valeur ajoutée se monte respectivement à 6,68 F et 6,46 F, sur base des prix maximums légaux en vigueur au début du mois de février 1985. Compte tenu du surcoût, auquel il faut encore ajouter la T. V. A. de 25 %, le prix au consommateur de l'essence sans plomb dépasserait donc de 1,25 à 2,50 F celui de l'essence super, et ce, à marché constant.

Il paraît dès lors évident que, même s'il est sensible au problème de l'environnement, le consommateur ne consentira jamais à payer plus pour rouler à l'essence sans plomb. La généralisation de l'essence sans plomb, assortie de l'interdiction d'utiliser des essences contenant du plomb, paraîtrait donc inadmissible au consommateur, en raison du prix, et serait, à juste titre, très mal acceptée.

Où pourrait d'autre part imaginer un système par lequel la différence de prix entre l'essence sans plomb et l'essence traditionnelle serait compensée par une augmentation proportionnelle de la fiscalité sur les essences contenant du plomb. Ce système, conforme au principe généralement admis selon lequel « le pollueur doit payer », paraît tout indiqué à première vue. Il faut toutefois préciser que le consommateur qui possède un véhicule roulant à l'essence au plomb, s'est engagé notamment lors de l'achat de son véhicule, en fonction des informations dont il disposait à ce moment.

Le choix d'un véhicule est en effet déterminé par les informations dont l'acheteur dispose au moment de décider et qui portent sur le confort de conduite, le prix de vente, le type de véhicule, la consommation et le prix du carburant. Une augmentation draconienne de l'essence au plomb par des mesures fiscales de compensation serait donc injuste et antisociale et serait ressentie par les consommateurs comme une mesure trop sévère.

Il convient en outre d'ajouter que l'utilisation d'essence sans plomb entraînera un léger accroissement de la consommation, si le consommateur tient à conserver les mêmes habitudes et le même confort de conduite. Cet accroissement peut être estimé à 2 ou 3 %, si l'indice d'octane est ramené à 98 R.O.N. (indice actuel de l'essence super au plomb) à 95 ou 96 R.O.N. pour l'essence sans plomb.

Il est donc peu probable, pour toutes les raisons que nous venons de citer, que le propriétaire d'une voiture dont le moteur est équipé d'un système de soupapes permettant l'utilisation d'essence sans plomb, se décide à acheter ce type d'essence. En d'autres termes, il n'y a pas suffisamment d'incitants pour le consommateur.

10. Il importe donc de rendre le prix de vente de l'essence sans plomb concurrentiel par rapport à celui du supercarburant au plomb, ce qui, eu égard à la structure du prix de l'essence, n'est possible qu'en réduisant la T. V. A. à 17 %. Il est en effet difficile de toucher à l'accise ordinaire étant donné que celle-ci ne peut être modifiée qu'en concertation et en accord avec nos voisins luxembourgeois. Par

burg moet plaatsvinden. Bovendien is de eventuele niet-toepassing van de bijzondere accijns wel voldoende om de meerprijs tot op een zo laag niveau te drukken, maar is de budgettaire weerslag evenwel te groot.

Aan de producentenprijs wordt met deze maatregel niet getoerd, waardoor het vrije marktpriincipe behouden blijft. De budgettaire weerslag van de voorgestelde maatregel zal gering zijn en niet opwegen tegen de vermindering van de sociale en milieukosten door de reductie van lood in ons leefmilieu. De vermindering van de B. T. W. op andere producten kan o.i. in deze argumentatie niet ingeroepen worden, daar de beoogde maatregel bedoeld is voor de kwalitatieve en kwantitatieve verbetering van de volksgezondheid en het leefmilieu.

Een dergelijke maatregel biedt tevens boeiende perspectieven niet alleen door de vermindering van de looduitvoer in het leefmilieu, doch ook door de positieve sanctiëring van de verbruiker, nl. een sanctiëring onder de vorm van een financiële suggestie die de milieubewuste verbruiker ertoe moet bewegen zijn milieugedrag in positieve zin te wijzigen. Tegelijkertijd houdt deze maatregel ook een vermindering van de parafiscaliteit op dit produkt in, terwijl tevens de kwaliteit van het leefmilieu vergroot wordt.

Toch dient de nodige omzichtigheid aan de dag gelegd te worden. Alhoewel geschat wordt dat ongeveer 20 à 25 % van het wagenpark nu, mits afstelling van de motor, gebruik kan maken van loodvrije benzine en voorzichtige marktoprognoses stellen dat vanaf 1989 het marktaandeel van loodvrije benzine 5 % bedraagt, en dat tegen 1995-2000 dit marktaandeel zou stijgen tot 95 %, is de marktevolutie inzake loodvrije benzine onzeker. Om deze redenen blijft de voorgestelde maatregel van kracht voor een periode van twee jaar. Indien noodzakelijk en na grondig onderzoek van het effect van de voorgestelde maatregel, kan deze voor een nader te bepalen periode verlengd, opgeheven of uitgebreid worden.

Dit voorstel is in hoofdzaak ingegeven uit leefmilieubedoelens, en door de overweging dat zowel bij producent als verbruiker de nood aanwezig is aan klare, overduidelijke politieke beslissingen dienaangaande, met een afstemming op termijn en met oog voor aangelegene verbintenissen en bepalingen in Europees Gemeenschapsverband.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

Dit artikel geeft een algemeen technische omschrijving van wat onder respectievelijk gelode en loodvrije benzine moet verstaan worden, tezamen met een omschrijving van het doel van aanwending van deze benzinesoorten. Onder gelode benzine wordt zowel de zogenaamde super als de normaalbenzine begrepen. Aan loodvrije benzine mogen geen tetraethyllood (TEL) of andere loodadditieven toegevoegd worden; het gehalte aan lood in « loodvrije » benzine mag de 0,010 g lood niet overschrijden. Deze laatste normstelling is nodig wil men de bestaande leidingen en installaties die nog minime restproducten aan lood bevatten, aanwenden voor loodvrije benzine.

Bovendien moet loodvrije benzine als brandstof voor explosiemotoren voldoen aan de specificaties van artikel 139 van het ministerieel besluit van 21 november 1963, gewijzigd bij het ministerieel besluit van 29 september 1980.

ailleurs, la non application éventuelle de l'accise spéciale pourrait suffire à compenser le surcroît, mais aurait une incidence budgétaire trop importante.

La mesure que nous proposons n'affecte en rien le prix demandé par les producteurs et permet de respecter le principe de la liberté du marché. Son incidence budgétaire serait faible, voire insignifiante, compte tenu de la diminution que la réduction des émissions de plomb dans notre environnement entraînerait sur le plan des coûts sociaux et du coût de la pollution. Nous estimons que la diminution de la T. V. A. sur d'autres produits ne peut être invoquée dans cette argumentation, étant donné que la mesure proposée tend à l'amélioration tant qualitative que quantitative de la santé publique et de l'environnement.

Une telle mesure offre également d'intéressantes perspectives, non seulement parce qu'elle permet de réduire les rejets de plomb dans l'environnement, mais aussi parce qu'elle comporte un incitant financier destiné à encourager le consommateur qui n'est pas insensible au problème de l'environnement à se montrer plus soucieux de son environnement. Cette mesure permet en outre de réduire la parafiscalité frappant ce produit, tout en améliorant la qualité de l'environnement.

Il convient cependant de se montrer prudent. En effet, bien que l'on estime qu'environ 20 à 25 % du parc automobile pourrait, moyennant un réglage du moteur, utiliser dès maintenant de l'essence sans plomb et que, selon certaines estimations prudentes, l'essence sans plomb pourrait représenter 5 % du marché dès 1989 et 95 % vers les années 1995-2000, l'évolution du marché de l'essence sans plomb demeure malgré tout incertaine. C'est pourquoi, nous proposons d'instaurer la mesure pour une période de deux ans. Ses effets ayant fait l'objet d'une étude approfondie, elle pourrait, à l'issue de cette période, être prorogée pour une durée à déterminer, abrogée ou étendue en fonction des nécessités.

La présente proposition est dictée essentiellement par le souci d'améliorer la qualité de l'environnement, mais aussi par la constatation que tant les producteurs que les consommateurs souhaitent que soient prises en la matière des décisions politiques claires et réfléchies pouvant être affinées ultérieurement et tenant compte des dispositions et des engagements pris dans le cadre de la Communauté européenne.

Commentaire des articles

Article 1

Cet article donne une définition technique générale de l'essence au plomb et de l'essence sans plomb et précise le but de l'utilisation de chacun de ces types d'essence. Par essence au plomb, il faut entendre tant l'essence super que l'essence ordinaire. Il ne peut être ajouté à l'essence sans plomb ni plomb tétraéthyle (PTE) ni aucun autre additif au plomb; la teneur en plomb de l'essence « sans plomb » ne peut excéder 0,010 g au litre. Il est nécessaire de fixer cette norme, afin que les conduites et les installations existantes, qui contiennent encore de faibles quantités de résidus de plomb, puissent être utilisées pour l'essence sans plomb.

L'essence sans plomb utilisée pour alimenter les moteurs à explosion doit en outre satisfaire aux spécifications de l'article 139 de l'arrêté ministériel du 21 novembre 1963, modifié par l'arrêté ministériel du 29 septembre 1980.

Art. 2

Om de uitworp aan lood in de lucht door de uitlaatgasen van autovoertuigen rijdend op gelode benzine terug te dringen, is het in eerste instantie voor het leefmilieu en de volksgezondheid van de mens noodzakelijk dat het gehalte aan lood in benzine terugschroefd wordt tot 0,15 g lood per liter. Personen die uitsluitend gebruik kunnen maken van gelode superbenzine voor hun voertuig, kunnen bij een dergelijk gehalte aan lood, dat als antiklop- en smeermiddel voor de motor toegevoegd wordt, zonder gevaar en schade voor de motor hun voertuig nog gebruiken.

Voorheen liet de E. G.-richtlijn ter zake een maximumgrens van 0,40 g en een ondergrens van 0,15 g lood per liter benzine toe. Hoewel enkele landen, w.o. de Duitse Bondsrepubliek, consequent de ondergrens aanhouden, mag in België het gehalte aan lood niet meer bedragen dan 0,40 g lood per liter gelode benzine (koninklijk besluit van 21 april 1982).

In navolging van de nieuwe E. G.-richtlijn dat de terugdringing van het loodgehalte overlaat aan het initiatief van de Lid-Staten, wordt het loodgehalte in benzine uiterlijk op 1 januari 1986 teruggebracht tot 0,15 g lood per liter. Dit geeft de producenten de nodige tijd om hun raffinage op de nieuwe norm af te stellen.

Art. 3

Alhoewel de E. G.-richtlijn voorstelt om vanaf 1 oktober 1989 het op de markt brengen van loodvrije benzine verplichtend te maken, is deze datum voor ons land reeds achterhaald doordat op vrijwillige basis al loodvrije benzine te koop aangeboden wordt. Om verkeerd tanken te vermijden, met alle gevolgen vandienvoor het motorgebruik hetzij voor motorvoertuigen rijdend op gelode benzine, hetzij voor motorvoertuigen rijdend op loodvrije benzine, is echter wel de noodzaak aanwezig om de verkoop en het gebruik van loodvrije benzine voor de verbruiker op een duidelijke, voor hem herkenbare en identificeerbare wijze te laten plaatsvinden.

Dit kan onder meer gerealiseerd worden door duidelijke signalisatie van de verkooppunten waar loodvrije benzine verkocht wordt, een duidelijke signalisatie van de loodvrije benzinepomp en door een gepaste kleuring van de loodvrije benzine.

Naast de bepalingen van dit artikel is de wet op de handelspraktijken van 14 juli 1971 van toepassing.

Art. 4

Met het oog op de vrijwaring van het leefmilieu tegen verontreiniging van lood vanwege benzinemotorvoertuigen, is het niet voldoende om alleen het loodgehalte in gelode benzinesoorten te beperken, maar dient ook de invoering van loodvrije benzine voor ons land overwogen te worden.

Het verplicht te koop aanbieden van loodvrije benzine vanaf 1 oktober 1989, zoals overeengekomen op E. G.-niveau door de Raad van Ministers voor het Leefmilieu, wordt in dit voorstel niet aangehouden daar enerzijds op vrijwillige basis reeds loodvrije benzine te koop aangeboden wordt, anderzijds de aanpassing van het distributienet en de raffinagecapaciteit zal afgestemd worden op de vraag naar loodvrije benzine.

Art. 2

Pour réduire la pollution atmosphérique par le plomb contenu dans les gaz d'échappement des véhicules roulant à l'essence au plomb, la première mesure à prendre, dans l'intérêt de l'environnement et de la santé publique, est de ramener la teneur en plomb de l'essence à 0,15 g au litre. Malgré cette faible teneur en plomb — plomb qui est additionné comme antidétonant et comme lubrifiant pour le moteur — les automobilistes dont le véhicule est conçu pour fonctionner à l'essence super au plomb pourront continuer à utiliser ce véhicule sans danger ni dommage pour le moteur.

La précédente directive C. E. autorisait un maximum de 0,40 g et un minimum de 0,15 g de plomb par litre d'essence. Alors que certains pays, dont la République fédérale d'Allemagne, ont adopté la norme minimum, la Belgique s'en tient toujours à la norme maximum de 0,40 g de plomb au litre d'essence (arrêté royal du 21 avril 1982).

Conformément à la nouvelle directive C. E., qui laisse aux Etats membres l'initiative de diminuer la teneur en plomb de l'essence, la teneur en plomb de l'essence sera ramenée à 0,15 g au litre au 1^{er} janvier 1986. Ce délai permettra aux producteurs d'adapter leurs procédés de raffinage à la nouvelle norme.

Art. 3

Bien que la directive C. E. propose que la mise sur le marché d'essence sans plomb soit rendue obligatoire à partir du 1^{er} octobre 1989, il est dès à présent possible d'obtenir ce type d'essence dans notre pays. Pour éviter les erreurs à la pompe et toutes les conséquences fâcheuses qu'elles peuvent avoir pour les moteurs qui ne peuvent être alimentés qu'en essence au plomb ou qu'en essence sans plomb, il convient d'organiser la vente et l'utilisation de l'essence sans plomb de la manière la plus claire possible pour le consommateur.

On peut notamment envisager à cet effet de signaler clairement les stations-service et les pompes débitant de l'essence sans plomb ainsi que de colorer l'essence sans plomb.

Outre les dispositions du présent article, la loi du 14 juillet 1971 sur les pratiques du commerce est également d'application.

Art. 4

Si l'on veut préserver l'environnement de la pollution causée par le plomb contenu dans les gaz d'échappement des véhicules équipés de moteurs à essence, il ne suffit pas de limiter la teneur en plomb des essences; il faut aussi envisager l'utilisation d'essence sans plomb dans notre pays.

L'obligation de mettre de l'essence sans plomb sur le marché à partir du 1^{er} octobre 1989, telle qu'elle résulte de l'accord conclu entre les Ministres de l'Environnement au niveau de la C. E. E., n'est pas prévue dans la présente proposition parce que, d'une part, on vend déjà de l'essence sans plomb sans que cela soit obligatoire et que, d'autre part, l'adaptation du réseau de distribution et de la capacité de raffinage se fera en fonction de la demande d'essence sans plomb.

Het op de markt aanbieden van loodvrije benzine vormt echter geen afdoende garantie dat binnen korte en middel-lange termijn loodvrije benzine door de verbruiker zal ge-vraagd worden. De verbruiker zal zich in de keuze van het al dan niet gebruiken van loodvrije benzine laten leiden door het feit of zijn personenwagen geschikt is om op lood-vrije benzine te rijden en vooral door de prijs van loodvrije benzine.

De meerkosten in raffinage en in distributie bedragen echter naar schatting 1 à 2 F bij een constante markt, die supplementair in rekening moeten gebracht worden, boven de normaal wettelijk vastgestelde prijs van gelode super-benzine. Brengt men bovendien de belasting op de toege-vogde waarde van 25 % op deze meerkost in rekening, dan komt men uit op een surplus van 1,25 à 2,50 F. In de realiteit kan dan ook grondig betwijfeld worden of de verbruiker, gezien deze meerprijs, loodvrije benzine gaat prefereren.

Met het doel de verdere loodverontreiniging van wege benzinemotorvoertuigen op termijn uit ons leefmilieu te bannen, is het noodzakelijk dat de vraag naar loodvrije benzine gestimuleerd wordt door aan de verbruiker de nodi-ghe « incentive » te geven die hem ertoe kan bewegen de overstap van gelode benzine naar loodvrije benzine te wa-gen.

Het nemen van een stimulerende maatregel berekent ook dat in plaats van een negatieve sanctiëering een positieve sanctiëering wordt ingevoerd om de negatieve effecten van het milieugedrag in positieve zin te wijzigen. Negatieve sanctiëering zou in voorkomend geval neerkomen op een verhoging van de fiscaliteit op gelode benzinesoorten, maar wordt hier niet overwogen daar dit onder meer een ondraag-lijke last zou werpen op de schouders van de verbruiker in het bezit van een wagen die alleen geschikt is voor gelode superbenzine.

In dit verband dient ook aangestipt dat de E. G.-richtlijn het nemen van stimulerende maatregelen expliciet vermeldt. Aan de gewone accijns kan moeilijk geraakt wor-den daar dit in overleg met het nabuurland Luxemburg moet gebeuren. De buitenwerkingstelling van de bijzondere accijns is wel voldoende om de prijsverschillen uit te vlak-ken, maar is budgettair niet te verantwoorden. De « incen-tive » kan om deze redenen alleen op afdoende mate gereca-liseerd worden door een verlaging van de belasting op de toegevoegde waarde op loodvrije benzine van 25 % tot 17 %, waardoor voor de verbruiker de prijs van loodvrije benzine concurrentieel gemaakt wordt met de prijzen van gelode benzinesoorten.

Hierbij dient aangestipt dat de vermindering van de B. T. W. als voornaamste doel heeft ons leefmilieu voor de toekomst veilig te stellen voor de verdere uitworp van lood afkomstig van benzinemotorvoertuigen. De belasting op de toegevoegde waarde die hier bedoeld wordt is deze van 25 % die geheven wordt op goederen en diensten vermeld in het koninklijk besluit n° 20, Tabel C.I. — Voertuigen - toebehoren en uitrustingsstukken - motorbrandstoffen — in het bijzonder punt 10.b., lichte en halfzware oliën be-stemd voor motoraandrijving, en die, uit dien hoofde, on-derworpen zijn aan de accijns en de bijzondere accijns.

Naast de bepalingen van dit artikel is het koninklijk be-sluit van 23 november 1984 betreffende de aanduiding van de prijzen van motorbrandstoffen van toepassing.

Hoewel het huidige wagenpark voor 20 à 25 % van de voertuigen in aanmerking komt voor loodvrije benzine en bovendien mag verwacht worden dat nieuwe wagenmodel-len geschikt zijn om op loodvrije benzine te rijden, blijft de marktevolucitie in de vraag naar loodvrije benzine alsnog in hoge mate onzeker.

Le fait que l'essence sans plomb soit disponible sur le marché ne garantit toutefois pas de manière absolue que les consommateurs utiliseront ce type d'essence à court ou à moyen terme. Lorsqu'il lui faudra choisir d'utiliser ou non de l'essence sans plomb, le consommateur se laissera guider par la compatibilité entre les caractéristiques de son véhicule et cette qualité d'essence et surtout par le prix de cette dernière.

On estime qu'à marché constant, le surcoût du raffinage et de la distribution entraînera une augmentation de 1 à 2 F par rapport au prix normal du supercarburant au plomb, fixé par la loi. L'augmentation sera donc de 1,25 à 2,50 F si l'on applique à ce surcoût les 25 % de la taxe sur la valeur ajoutée. Cela étant, il serait fort étonnant que le choix du consommateur se porte sur l'essence sans plomb qui s'avérerait plus coûteuse que l'essence tradition-nelle.

Si l'on veut supprimer à terme la pollution par le plomb, causée par les véhicules à moteur à essence, il est indispen-sable de stimuler la demande d'essence sans plomb en pré-voyant l'incitant qui encourage le consommateur à passer de l'essence au plomb à l'essence sans plomb.

L'adoption d'une mesure stimulante implique également que l'on prévienne un incitant plutôt qu'une sanction afin de modifier les habitudes des consommateurs dans un sens qui soit favorable à l'environnement. Dans le cas présent, la sanction consisterait à augmenter la fiscalité sur les essences au plomb. Cette possibilité n'a toutefois pas été retenue dans la présente proposition, parce qu'elle alourdirait outre me-sure la charge supportée par les consommateurs dont la voiture ne peut fonctionner qu'à l'essence super au plomb.

Il convient également de souligner à cet égard que la directive C.E.E. mentionne explicitement la possibilité de prendre des mesures d'incitation. Or, il est difficile de mo-difier l'accise ordinaire, étant donné qu'une telle modifica-tion exige une concertation avec nos voisins luxembour-geois. Par ailleurs, la suppression de l'accise spéciale per-mettrait d'annuler l'augmentation du prix, mais cette me-sure ne peut être retenue en raison de son incidence bud-gétaire. Le seul incitant efficace consisterait dès lors à ra-mener de 25 à 17 % la taxe sur la valeur ajoutée sur l'essence sans plomb, dont le prix au consommateur pour-rait alors concurrencer le prix des essences au plomb.

Il convient de souligner à ce propos que cette réduction de la T. V. A. vise essentiellement à empêcher que notre environnement ait encore à souffrir à l'avenir des rejets de plomb provenant des véhicules à moteur à essence. La T. V. A. qui est visée ici est la taxe de 25 % qui est pré-lèvue sur les biens et les services mentionnés dans l'arrêté royal n° 20, Tableau C.I. — Véhicules - équipements et accessoires - carburants — et plus particulièrement au point 10b., « huiles légères et moyennes destinées à l'alimentation des moteurs » et qui, à ce titre, sont soumises à l'accise et à l'accise spéciale.

Outre les dispositions de cet article, l'arrêté royal du 23 novembre 1984 relatif à l'indication du prix des car-burants est d'application.

Bien que 20 à 25 % du parc automobile actuel soit sus-ceptible d'utiliser de l'essence sans plomb et que l'on puisse en outre prévoir que les nouveaux modèles de voitures se-ront capables de fonctionner avec cette essence, l'évolution du marché de l'essence sans plomb reste très incertaine.

Om deze reden moet de nodige omzichtigheid aan de dag gelegd worden en blijven de genoemde bepalingen van dit artikel geldig voor een periode van twee jaar waarna, na gebeurtenlijke evaluatie van de werking van deze wet, de vermelde maatregel kan hernieuwd of teruggeschoefd worden.

G. VERHOFSTADT

WETSVORSTEL

Artikel 1

Voor de toepassing van deze wet, wordt verstaan onder :

— gelode benzine : de in de handel gebrachte brandstof die vloeibaar is bij normale temperatuur en druk, en bestemd is om verbrandingsmotoren te voeden;

— loodvrije benzine : de in de handel gebrachte brandstof waarin geen loodadditieven zijn toegevoegd en die vloeibaar is bij normale temperatuur en druk, en bestemd is om verbrandingsmotoren met elektrische ontsteking van motorvoertuigen te voeden.

Art. 2

Met ingang van 1 januari 1986 mag geen benzine in de handel gebracht worden, waarvan het gehalte aan loodverbindingen hoger ligt dan 0,15 g per liter.

Art. 3

De loodvrije benzine die aan de verbruiker wordt aangeboden, moet in elk verdelpunt op zichtbare en duidelijke wijze van de gelode benzinesoorten te onderscheiden zijn.

Art. 4

De belasting over de toegevoegde waarde zoals bepaald in artikel 1 van het koninklijk besluit n° 20 van 20 juli 1970, tot vaststelling van de tarieven van de belasting over de toegevoegde waarde en tot indeling van de goederen en de diensten bij die tarieven, wordt voor loodvrije benzine voor een periode van twee jaar, die ingaat op de datum van de inwerkingtreding van deze wet, verlaagd tot 17 %.

De in het vorig lid bedoelde periode kan door de Koning worden verlengd.

29 maart 1985.

G. VERHOFSTADT

Il convient donc de faire preuve de prudence; c'est pourquoi les dispositions de cet article ne seront applicables que pour une période de deux ans, après quoi cette mesure pourra être prorogée ou rapportée en fonction d'une évaluation éventuelle des effets de la présente loi.

PROPOSITION DE LOI

Article 1

Pour l'application de la présente loi, il faut entendre par :

— essence au plomb : le carburant vendu dans le commerce, qui est liquide à température et à pression normales et qui est destiné à l'alimentation de moteurs à explosion;

— essence sans plomb : le carburant vendu dans le commerce, qui ne contient aucun additif au plomb, qui est liquide à température et à pression normales, et qui est destiné à l'alimentation de moteurs à explosion à allumage électrique de véhicules automoteurs.

Art. 2

A partir du 1^{er} janvier 1986, la teneur en composés de plomb des essences vendues dans le commerce ne pourra excéder 0,15 g au litre.

Art. 3

Dans chaque point de vente au consommateur, l'essence sans plomb offerte à la vente doit être clairement et visiblement différenciée des essences au plomb.

Art. 4

La taxe sur la valeur ajoutée, telle qu'elle est fixée à l'article 1^{er} de l'arrêté royal n° 20 du 20 juillet 1970, fixant les taux de la taxe sur la valeur ajoutée et déterminant la répartition des biens et des services selon ces taux, est ramenée à 17 % pour l'essence sans plomb, et ce, pour une période de deux ans prenant cours à la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

La période visée au précédent alinéa peut être prorogée par le Roi.

29 mars 1985.