

- 1917 / 1 - 98 / 99

---

## Chambre des représentants de Belgique

---

SESSION ORDINAIRE 1998 - 1999 (\*)

11 JANVIER 1999

---

### PROPOSITION DE LOI

#### visant à promouvoir l'utilisation de véhicules propres

(Déposée par MM. Hubert Brouns  
et Jos Ansoms)

---

### DEVELOPPEMENTS

---

MESDAMES, MESSIEURS,

#### 1. Introduction : la situation est grave

Le problème de la mobilité se pose chaque jour avec de plus en plus d'acuité. Pour Monsieur Tout-le-Monde, ce problème se situe généralement au niveau des difficultés qu'il rencontre dans ses déplacements, en clair: les embouteillages.

Un problème tout aussi important auquel sont confrontées de nombreuses villes, est celui de la qualité de la vie. L'automobilité est difficilement conciliable avec la vivabilité en zone urbaine. Ces difficultés sur le plan de la qualité de vie sont indissociables de la relation entre l'automobilité et l'environnement. Bien que l'on constate une nette amélioration au niveau de la lutte contre certains agents polluants, il est évident que l'importance de l'incidence de la circulation routière sur un certain nombre de problèmes environnementaux est en augmentation.

Au cours des dernières années, plusieurs phases d'alerte à la pollution par l'ozone ont mis en évidence

---

(\*) Cinquième session de la 49<sup>ème</sup> législature

- 1917 / 1 - 98 / 99

---

## Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers

---

GEWONE ZITTING 1998 - 1999 (\*)

11 JANUARI 1999

---

### WETSVOORSTEL

#### tot bevordering van het gebruik van emissie-arme voertuigen

(Ingediend door de heren Hubert Brouns  
en Jos Ansoms)

---

### TOELICHTING

---

DAMES EN HEREN,

#### 1. Inleiding : ernstige problemen

Het mobiliteitsprobleem wordt met de dag als brandender ervaren. In de ogen van Jan Modaal gaat het daarbij veelal om het bereikbaarheidsprobleem, zeg maar de files.

Een even groot probleem, waarmee vele steden vandaag worstelen, is dat van de leefbaarheid. De automobilititeit is moeilijk verzoenbaar met leefbare steden. Deze onleefbaarheid gaat samen met het problematische verband tussen de huidige automobilititeit en het leefmilieu. Hoewel er voor bepaalde pollutanten een beduidende verbetering kan worden vastgesteld, is het ook duidelijk dat het aandeel van het verkeer in een aantal milieuproblemen toeneemt.

Het verband tussen verkeer en volksgezondheid heeft de jongste jaren bijzondere aandacht gekregen

---

(\*) Vijfde zitting van de 49<sup>ste</sup> zittingsperiode

la relation entre la circulation routière et la santé publique. Mais, au cours du symposium «Environnement et Cancer» qui s'est tenu les 21 et 22 novembre 1997, le professeur Bernard de l'UCL a fait une intervention très remarquée au sujet du risque de cancer lié à la pollution provoquée par la circulation routière. Il a conclu son intervention en faisant observer que «la pollution provoquée par la circulation routière dans les villes, semble être la principale source d'exposition à des substances cancérigènes dans l'environnement et qu'elle dépasse de loin les autres sources de pollution (foyers de combustion, industries, chauffage domestique, etc.). Cette conclusion se fonde sur l'importance du taux de pollution provoquée par les automobiles et la présence de substances cancérigènes dans l'essence et dans les gaz d'échappement. Seul, le tabagisme passif expose davantage l'individu aux substances cancérigènes dans l'environnement. Il ne fait aucun doute que la pollution due à l'automobile constitue un risque écologique important, qui mérite de retenir l'attention des scientifiques et du monde politique». Dans «*De Standaard*» du 29 septembre 1998, Pieter Van Dooren a également attiré l'attention sur le lien entre le cancer et la circulation routière.

Bien que l'industrie automobile déploie des efforts remarquables afin de rendre les moteurs moins polluants, il faut bien constater, par ailleurs, que les consommateurs achètent des voitures dont la cylindrée et la puissance vont croissant. De récentes études réalisées par le VITO attirent également l'attention sur l'importance de la pollution provoquée par le fonctionnement des moteurs des véhicules à l'arrêt, même dans le cas des moteurs à essence: et si l'on sait qu'en ville, le surplace est fréquent ... Ces études signalent en outre la présence d'un certain nombre de composants dangereux dans le diesel et dans l'essence. Ces mêmes études font observer que le catalyseur n'est pas la panacée, qu'il doit être remplacé en temps voulu, qu'il ne fonctionne pas de manière aussi efficace dans toutes les circonstances, etc.

Nous pouvons être brefs en ce qui concerne le protocole de Kyoto et les émissions de CO<sub>2</sub>. La Commission européenne estime que si l'évolution actuelle se confirme, les émissions de CO<sub>2</sub> dues aux transports augmenteront, d'ici 2010, de 40% par rapport au niveau de 1990. Cette constatation se passe de commentaire.

Quel que soit le plaisir que nous puissions éprouver au volant de notre voiture, l'automobilité actuelle est donc nuisible à la santé (pics d'ozone, risque de cancer), nuit à l'environnement et nous met de mauvaise humeur (lorsque nous ne trouvons pas d'emplacement de parking dans les villes encombrées, lors-

door verschillende ozonalarmfases. Maar tijdens het symposium «Leefmilieu en kanker» op 21 en 22 november 1997 hield professor Bernard van de UCL een zeer opmerkelijke uiteenzetting over het kankerrisico in verband met de verontreiniging door het verkeer. Hij besloot dat «vervuiling door het autoverkeer in de steden de voornaamste bron lijkt van blootstelling aan kankerverwekkende stoffen in het milieu, die de andere vervuilingbronnen (verbrandingsbronnen, industrieën, huisbrandverwarming, enzovoort) verre overtreft. Die conclusie is af te leiden uit de vervuilingsgraad die de auto's teweegbrengen, en uit de aanwezigheid van kankerverwekkende stoffen in benzine of uitlaatgassen. Enkel door passief roken wordt men in sterkere mate blootgesteld aan kankerverwekkende stoffen in het milieu. Het lijkt geen twijfel dat de vervuiling die de auto veroorzaakt, een belangrijk milieurisico vormt dat alle aandacht verdient van de wetenschappers en de politiek.». In *De Standaard* van 29 september 1998 heeft ook Pieter Van Dooren de aandacht gevestigd op de band tussen kanker en verkeer.

Hoewel de automobiellindustrie bijzondere inspanningen doet voor schonere motoren, moet men anderzijds vaststellen dat verbruikers voortdurend auto's met grotere cilinderinhoud en vermogen kopen. Recente VITO-studies wijzen ook op de hoge vervuiling ten gevolge van stilstaand verkeer, ook door benzinevoertuigen: en stadsverkeer staat vaak stil... Daarbij wordt op een aantal gevaarlijke samenstellende delen in de diesel én in de benzines gewezen. Diezelfde studies wijzen erop dat de katalysator geen wondermiddel is, op tijd moet worden vervangen, niet in alle omstandigheden even goed presteert enzovoort.

Over het Kyoto-protocol en de CO<sub>2</sub>-emissie kunnen we kort zijn. Indien de trends zich doorzetten, zullen de CO<sub>2</sub>-emissies van het transportwezen volgens de Europese Commissie tegen 2010 met nog eens zo'n 40% toenemen ten opzichte van het niveau van 1990. Meer uitleg is niet nodig.

De huidige automobilité is dus, hoe graag we misschien ook rijden, slecht voor onze gezondheid (ozonpieken, kankerrisico), slecht voor het leefmilieu, en ... slecht voor ons humeur (als we in overvolle steden geen parkeerplaats vinden, een verkeersboete achter onze voorruit aantreffen, drie keer moeten

que nous trouvons une contravention sur le pare-brise, lorsque nous sommes immobilisés devant un feu de signalisation qui passe trois fois au vert ou lorsque nous sommes quasi assourdis par le bruit et les coups de klaxon).

## 2. Solutions diverses

Il y a dix ans, le pot catalytique semblait être le remède miracle pour préserver l'environnement. A l'heure actuelle, force est de constater que le pot catalytique a certes permis de réduire les émissions des véhicules individuels, mais que l'effet, en termes absolus, a été annulé par suite de l'intensification de la circulation.

Dans la théorie environnementale classique, une distinction est établie entre les mesures axées sur le volume et les mesures axées sur l'effet (comme le pot catalytique). Dans un certain nombre de villes, on tente à présent de réduire la circulation. Il s'agit là de mesures axées sur le volume.

D'aucuns estiment qu'une amélioration pourrait être obtenue en faisant payer les coûts externes. La prétendue efficacité de telles propositions est toutefois aussi mise en doute. Ce qui importe toutefois encore davantage est de savoir à partir de quel moment de telles propositions produiraient leurs effets.

Nous constatons aussi, par ailleurs, qu'il est aujourd'hui techniquement possible de construire des véhicules propres, mais que leur introduction est entravée par des facteurs divers. Nous renvoyons à cet égard au congrès mondial sur les voitures électriques, qui a eu lieu à Bruxelles au début du mois d'octobre 1998. Il est évident que le débat sur un parking en milieu urbain, par exemple, prendrait un tour tout différent si l'on savait que la voiture n'est pas un facteur pathogène, ne génère pas de nuisances sonores et que ses gaz d'échappement ne rongent pas nos cathédrales.

Nous devons donc à l'avenir non seulement utiliser moins notre voiture, mais aussi l'utiliser différemment.

Conclusion, il y a de nombreuses solutions, mais toutes présentent des inconvénients. Le plus grand inconvénient est qu'il faut craindre qu'elles n'aient guère d'effet à court terme. D'autre part, la technique met des véhicules plus propres à notre disposition, mais il y a des obstacles. Il nous appartient de les éliminer. En effet, les chiffres montrent que le délai de remplacement d'un véhicule individuel ne cesse de s'allonger et est à l'heure actuelle de sept à huit ans. Il est donc impossible d'attendre et de rester les bras croisés.

aanschuiven om een verkeerslicht te kunnen passeren, of bijna gek worden van het lawaai en het getoeter).

## 2. Allerlei oplossingen

Tien jaar geleden leek de katalysator het wondermiddel voor het leefmilieu. Vandaag is de conclusie dat de katalysator weliswaar tot betere emissieresultaten voor de individuele wagen heeft geleid, maar dat het effect in absolute termen inmiddels is verdampt door het toenemende verkeer.

In de klassieke milieutheorie maakt men een onderscheid tussen volumemaatregelen en effectgerichte maatregelen (zoals de katalysator). In een aantal steden probeert men nu het verkeer te weren, te verminderen. Dat zijn volumemaatregelen.

Sommigen menen dat het doen betalen van de externe kosten tot een verbetering zal leiden. De beweerde effectiviteit van dergelijke voorstellen wordt evenwel ook in vraag gesteld. Nog belangrijker is evenwel de vraag vanaf wanneer dergelijke voorstellen (ooit) effect zullen sorteren.

We stellen verder ook vast dat propere voertuigen vandaag technisch haalbaar zijn, maar dat allerlei barrières hun introductie belemmeren. Verwezen wordt naar het wereldcongres over elektrische voertuigen, dat begin oktober 1998 in Brussel plaatsvond. Het is duidelijk dat het debat over bijvoorbeeld een stadsparking geheel anders zou verlopen, als we wisten dat we van de wagens niet ziek werden, ze geen lawaaihinder veroorzaakten en hun uitlaatgassen onze kathedralen intact lieten.

We zullen in de toekomst dus niet alleen minder gaan rijden, maar ook anders gaan rijden.

Conclusie: er zijn veel oplossingen, die alle gebreken hebben. Het grootste gebrek is wel de vrees dat ze nauwelijks effect op korte termijn zullen hebben. De techniek stelt ons anderzijds schonere voertuigen ter beschikking, maar er zijn hinderpalen. Het is aan ons om die weg te werken. Want cijfers leren ons dat de vervangingstermijn van een individuele wagen voortdurend langer wordt, en nu zeven tot acht jaar bedraagt. Gewoon wachten en niets doen kan dus niet.

### 3. La mobilité durable

Il n'existe pas de panacée en la matière. Un ensemble de mesures, s'intégrant dans un effort global de développement plus durable, doivent contribuer à rendre la mobilité plus durable. La mobilité durable peut être définie de la manière suivante: «la possibilité, pour toutes les catégories de la population, d'accéder aisément à une destination quelle que soit la finalité du déplacement, et ce, au moyen des différents modes de transport qui tiennent compte des exigences de sécurité et de qualité de l'environnement, en général, et des zones d'habitation, en particulier, et en privilégiant l'utilisation durable des matières premières et de l'énergie». Dans ce contexte, la notion de circulation écologique est, dans une certaine mesure, antinomique: la circulation peut-elle vraiment être écologique? On peut tout au plus parler de circulation plus écologique. Quoi qu'il en soit, il existe un monde de différence entre le parc de véhicules actuel et les nouveaux systèmes de propulsion qui sont développés actuellement.

### 4. Le contexte européen

On peut déduire d'une communication de la Commission européenne relative aux transports et au CO<sub>2</sub> (COM-1998-204 def) que les modes de propulsion de remplacement sont fortement encouragés et qu'un ensemble de mesures devront être prises dans tous les domaines afin de résoudre les problèmes environnementaux provoqués par notre comportement en matière de déplacements. La présente proposition de loi s'inscrit dans cette voie.

### 5. Objet de la proposition

La présente proposition vise un triple objectif.

Primo, elle vise à instaurer une nouvelle mesure agissant sur les effets en accordant aux villes la possibilité de réserver des parties de leur territoire à la «circulation écologique». Une telle mesure pourra être mise en oeuvre et produire ses effets dans un délai relativement court.

Dans un souci de flexibilité, il est prévu de laisser une très grande liberté aux villes, conformément à la conception actuelle du rôle des pouvoirs locaux. Ceux-ci disposeront d'une arme supplémentaire dans leur combat pour rendre les villes plus vivable.

Secundo, la proposition de loi vise à donner au gouvernement fédéral la possibilité d'appliquer immédiatement un système opérationnel permettant d'écarter les pics de concentration d'ozone.

### 3. Duurzame mobiliteit

Dé oplossing bestaat niet. Het gaat om een geheel van maatregelen die ons tot meer duurzame mobiliteit moeten brengen, passend in een globale trend naar een meer duurzame ontwikkeling. Duurzame mobiliteit kan worden omschreven als «de vlotte bereikbaarheid van de bestemming voor alle bevolkingscategoriën en voor alle doeleinden, gekoppeld aan een gebruik van de verschillende vervoerwijzen dat recht doet aan de eisen van de veiligheid en van de kwaliteit van het leefmilieu in het algemeen en de leefbaarheid van de woonkernen in het bijzonder, en met inachtnaam van het duurzaam gebruik van grondstoffen en energie». De notie milieuvriendelijk verkeer is tegen deze achtergrond in zekere zin een *contradictio in terminis*: bestaat dit *überhaupt*? We kunnen eigenlijk alleen van milieuvriendelijker verkeer spreken. Toch bestaat er een wereld van verschil tussen het huidige voertuigenpark en de nieuwe systemen van voortstuwing die vandaag worden ontwikkeld.

### 4. De Europese context

Uit de mededeling van de Europese commissie inzake vervoer en CO<sub>2</sub> (COM-1998-204 def) kan worden afgeleid dat de alternatieve aandrijvingswijzen sterk worden ondersteund, en dat een pakket maatregelen op alle vlakken nodig zal zijn om de milieuproblemen ten gevolge van ons verplaatsingsgedrag aan te pakken. Dit voorstel sluit daarbij aan.

### 5. Doel van het voorstel

Dit voorstel heeft een driedubbel doel.

Ten eerste beoogt het aan de effectgerichte maatregelen een maatregel toe te voegen. De steden krijgen de mogelijkheid delen van hun gebied te reserveren voor «milieuvriendelijk verkeer». Een dergelijke maatregel kan op relatief korte termijn operationeel zijn en effecten sorteren.

Om die reden (flexibiliteit in de toepassing) wordt er heel veel vrijheid aan de steden zelf gelaten, geheel in de lijn van de huidige opvattingen omtrent de rol van de plaatselijke besturen. Hen wordt een bijkomend instrument gegeven in hun strijd voor meer leefbare steden.

Ten tweede wil het de federale regering de mogelijkheid geven om bij dreigende ozonpieken onmiddellijk een operationeel systeem in werking te stellen dat de toppen van de ozonconcentraties kan afvlakken.

Tertio, elle vise clairement à réduire énergiquement les émissions de CO<sub>2</sub> (responsables de 80% du réchauffement de l'atmosphère) dues à la circulation.

La proposition de loi contribue aussi fondamentalement au développement de modes de consommation et de production durables que le gouvernement entend promouvoir. Elle rejoint également différentes actions et initiatives prévues par le plan flamand de protection de l'environnement et de la nature 1999-2002, et illustre en cela le principe d'intégration, au même titre que la liaison de la présente initiative à la politique en matière d'URE dans les transports mise en oeuvre par le ministre flamand compétent en matière d'énergie.

Afin d'accélérer l'introduction de véhicules propres, nous déposons, parallèlement à la présente proposition, une proposition de loi visant à réaménager la fiscalité applicable aux véhicules, afin d'y intégrer également la dimension environnementale dans ce domaine (le «bonus-malus vert»).

## 6. Difficultés

La première question (difficile) qui se pose est de savoir quels sont les véhicules qui peuvent être considérés comme «écologiques» ou qui peuvent recevoir ce label.

Certains principes doivent être bien clairs à cet égard. Ce ne sont pas les villes qui opéreront cette sélection, car, si tel était le cas, on aboutirait à des disparités inacceptables dans l'application de la mesure. L'objectif est clairement de réduire notablement les émissions dans certaines zones. Les véhicules doivent présenter des cotes particulièrement favorables en matière d'émissions et de bruit. Enfin, le système proposé doit être suffisamment flexible pour que l'on puisse y intégrer les nouveaux véhicules. Il faut toutefois faire preuve, dès le départ, de la rigueur voulue afin de garantir une sécurité juridique suffisante.

Il est dès lors évident que ne pourront prétendre au label que les véhicules présentant des performances significatives sur le plan du bruit et des émissions nuisibles à la santé et à l'environnement. Dans l'état actuel de la technique, il s'agit en l'occurrence des véhicules électriques, des véhicules roulant au gaz naturel, au LPG ou à l'hydrogène, des véhicules équipés de piles à combustible et des formes hybrides de ces véhicules. Il existe, en Belgique, un potentiel énorme d'un à deux millions de voitures pour ce type de véhicules, notamment dans le segment des «deuxièmes voitures». Celles-ci sont utilisées quasi exclusivement pour des trajets courts et principalement en ville. Pour la sélection des véhicules, nous

Ten derde is dit een duidelijke voorzet om de CO<sub>2</sub>-emissie (verantwoordelijk voor 80 % van de opwarming van de aarde) ten gevolge van het verkeer drastisch terug te dringen.

Ten gronde draagt het voorstel ook bij tot de door de federale regering betachte duurzame consumptie- en productiepatronen. Het voorstel sluit ook aan bij verschillende acties en initiatieven in het Vlaamse milieubeleids- en natuurplan 1999-2002, en is daarmee een illustratie van de integratiegedachte, net zoals de koppeling van dit initiatief aan het REG-beleid & vervoer van de Vlaamse minister bevoegd voor energie.

Om de introductie van milieuvriendelijke voertuigen te bespoedigen, wordt parallel met dit wetsvoorstel ook een wetsvoorstel ingediend dat de fiscaliteit op de voertuigen beoogt te herschikken, teneinde de milieudimensie ook daar door te trekken («groene bonus-malus»).

## 6. Moeilijkheden

Er is vooreerst de (moeilijke) vraag welke voertuigen als «milieuvriendelijk» kunnen worden beschouwd of dit label kunnen krijgen.

Enkele zaken moeten duidelijk zijn in dit voorstel. Het zijn niet de steden zelf die dit uitmaken, zonet komen er onaanvaardbare verschillen in de toepassing van de maatregel. Het is duidelijk de bedoeling om de emissies in de zones merkkelijk te verminderen. De voertuigen moeten bijzonder goede scores op de parameters emissie en lawaai kunnen voorleggen. Ten slotte moet het voorgestelde systeem voldoende flexibel zijn door nieuwe voertuigen mee op te nemen. Wel moet van in het begin de nodige strengheid worden betracht, teneinde voldoende rechtszekerheid te bereiken.

Daarmee is duidelijk dat slechts voertuigen in aanmerking kunnen komen die significante resultaten boeken op het vlak van lawaai en gezondheids- en milieubedreigende emissies. Bij de huidige stand van de techniek zijn dat elektrische voertuigen, voertuigen op aardgas, LPG of waterstof, voertuigen uitgerust met brandstofcellen en hybride vormen daarvan. Voor dergelijke wagens bestaat in ons land een enorm potentieel van 1 tot 2 miljoen voertuigen, meer bepaald de «tweede wagens». De tweede wagen wordt bijna uitsluitend ingezet voor korte afstanden en wordt ook vooral in het stadsverkeer gebruikt. In dit voorstel wordt voor de selectie aansluiting gezocht bij de adviserende instanties inzake productbeleid.

nous en remettons aux organes consultatifs appelés à se prononcer sur la politique des produits. Le jugement qui doit être porté en l'occurrence est en effet très proche de l'appréciation relative aux normes de produits.

C'est précisément à ce niveau que se situe également l'intérêt de la présente proposition de loi. Souvent, les débats consacrés à la place de l'auto dans la ville ne proposent aucune solution intermédiaire. C'est souvent «tout ou rien». Or, la présente proposition de loi permet précisément une approche beaucoup plus équilibrée, ne bannissant nullement l'automobile... propre. Une fois le processus de conversion bien lancé, ce qui prendra au moins cinq ans, il faudra procéder à une évaluation des changements intervenus.

Cette considération nous amène au problème des exceptions. Nous en avons prévu deux: d'une part les habitants qui possèdent un véhicule conventionnel et, d'autre part, les véhicules lourds et les véhicules lourds servant aux transports publics.

La présente proposition de loi permet aux villes d'accorder à leurs habitants une dérogation pouvant éventuellement être limitée dans le temps. Elle est par contre plus sévère à l'égard des véhicules lourds, étant donné qu'ils peuvent également constituer d'importantes sources de pollution. Seuls les bus ou les camionnettes propres, les camions poubelles roulant au gaz naturel et d'autres véhicules de ce type pourraient être autorisés.

Il ne faut, par ailleurs, pas perdre de vue que la problématique de la mobilité touche à de multiples compétences et, concerne dès lors, directement ou indirectement, de nombreuses autorités: le ministre qui a les Communications et les Transports dans ses attributions (le cas échéant, de même que le secrétaire d'Etat qui exerce une partie de ces attributions), le ministre des Finances (réorientation de la fiscalité), le ministre de l'Intérieur (police de la circulation), le ministre de la Justice (politique judiciaire en matière de respect des règles de circulation), le ministre de l'Emploi et du Travail (déplacements entre le domicile et lieu de travail), le ministre de la Fonction publique (les déplacements entre le domicile et le lieu de travail des fonctionnaires fédéraux), le ministre qui a l'Environnement dans ses attributions (véhicules propres). Le propre d'une politique de développement durable est que chacun contribue à la réalisation de l'objectif commun.

Het oordeel dat hier moet worden uitgesproken sluit immers sterk aan bij de beoordeling inzake productnormering.

Juist hier schuilt ook een meerwaarde in dit voorstel. In veel discussies over de plaats van de auto in de stad is het vaak «alles of niets». Dit voorstel biedt juist het perspectief voor een veel meer gedoseerd verkeer, maar toch nog ... (proper) verkeer! Eenmaal de omschakelingsbeweging goed en wel op gang is gekomen - maar dat zal niet voor de eerste vijf jaar zijn - moet worden geëvalueerd hoe de toestand is veranderd.

Dit brengt ons bij het probleem van de uitzonderingen. Ze zijn dubbel: enerzijds zijn er de bewoners met een conventioneel voertuig; anderzijds zijn er de zware voertuigen en de zware voertuigen van het openbaar vervoer.

In dit voorstel wordt bepaald dat de steden aan de bewoners een afwijking kunnen toekennen, die eventueel in de tijd beperkt kan worden. Voor de zware voertuigen is dit voorstel daarentegen strenger vermits ze ook belangrijke bronnen van pollutie zijn. Hiervoor geldt dat slechts alternatieve bussen of bestelwagens, huisvuilwagens op aardgas en dergelijke toegelaten kunnen worden.

Er is ook nog het punt dat het mobiliteitsvraagstuk vele bevoegdheden overschrijdt: niet alleen de minister die het Verkeer en het Vervoer onder zijn bevoegdheid heeft (desgevallend samen met de staatssecretaris die een deelaspect daarvan onder zijn bevoegdheid heeft), maar bijvoorbeeld ook de minister van Financiën (heroriëntering van fiscaliteit), de minister van Binnenlandse Zaken (verkeerspolitie), de minister van Justitie (justitieel beleid inzake de naleving van de verkeersregels), de minister van Tewerkstelling en Arbeid (woon-werkverkeer), de minister van Ambtenarenzaken (het woon-werkverkeer van federale ambtenaren), de minister die het Leefmilieu onder zijn bevoegdheid heeft (emissiearme wagens) zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken partij. Kenmerkend voor een beleid van duurzame ontwikkeling is dat elkeen het gezamenlijk doel invult.

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

## Art. 2

Toutes les villes et communes pourront créer des zones réservées aux véhicules propres non polluants, même si la présente proposition de loi vise essentiellement à rendre les villes plus vivables. On pourrait également envisager de procéder à quelques expériences avant de généraliser le système.

Ce sont au premier chef les villes mêmes qui devraient prendre l'initiative de créer de telles zones, mais les autorités fédérales pourraient les inviter à ce faire sans pour autant pouvoir se substituer aux villes. Il va de soi qu'une telle mesure devrait s'inscrire dans le cadre d'une approche globale de la mobilité dans la ville concernée et être conforme aux choix qui ont été opérés au niveau local. Il est en effet impossible de transposer purement et simplement, par exemple, à Bruxelles, la politique qui est menée à Bruges.

## Art. 3

Cet article vise à conférer un fondement légal à la faculté qu'a le gouvernement fédéral de prendre des mesures immédiates lorsque des pics d'ozone risquent de se produire.

## Art. 4

Les zones réservées aux véhicules propres seront signalées par un système simple, que le pouvoir exécutif établira en prévoyant un nouveau signal routier et un signe distinctif (label) à apposer sur les véhicules.

Les centres d'inspection automobile délivreront les signes distinctifs et verront ainsi leur mission écotechnique renforcée. Les types de véhicules proprement dits seront désignés par la commission d'experts. Il est évident qu'une classification éventuelle de ces véhicules au niveau européen influencera considérablement leur sélection.

Il est par ailleurs logique que ces véhicules puissent continuer à circuler les jours où les concentrations d'ozone sont élevées, les véhicules munis d'une «pastille verte» (appellation utilisée en France) étant ici aussi avantagés. Un tel système induit en outre une réduction immédiate de l'ozone dans l'atmosphère, alors que l'interdiction de circuler avec un véhicule dont le numéro d'immatriculation est pair ou impair est une mesure arbitraire. Cette dernière pourrait du reste inciter certains ménages à acquérir un second véhicule, muni d'une plaque d'immatriculation «complémentaire» à celle du premier véhicule!

## COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN

## Art. 2

Alle steden en gemeenten mogen zones voor milieuvriendelijke voertuigen afbakenen, hoewel het opzet van het voorstel er vooral in bestaat de leefbaarheid in steden te verbeteren. Er zou ook kunnen worden overwogen eerst enkele experimenten op te zetten en het systeem nadien te veralgemenen.

Het is de bedoeling dat het initiatief in eerste orde van de steden zélf zou uitgaan, maar dat de federale overheid kan vragen om dit te doen. De federale overheid kan het niet in de plaats van de steden doen. Vanzelfsprekend zou een dergelijke maatregel moeten kaderen in een globale aanpak van de mobiliteit in de desbetreffende stad en in de keuzes die op dit vlak lokaal werden gemaakt. Men kan het beleid in Brugge bijvoorbeeld niet zomaar transponeren naar Brussel.

## Art. 3

Aan de mogelijkheid voor de federale regering om bij dreigende ozonpieken directe maatregelen te treffen wordt een wettelijke basis gegeven.

## Art. 4

Voor de aanduiding van zones voor milieuvriendelijke voertuigen geldt een eenvoudig systeem, dat door de uitvoerende macht verder moet worden uitgewerkt met een nieuw verkeersbord en een herkenningsteken (label) voor de wagens.

Teneinde de milieutechnische opdracht van de instellingen voor automobielininspectie te versterken is er voor gekozen om het herkenningsteken door deze centra te laten uitreiken. De types van voertuigen zelf worden door de expertencommissie aangewezen. Het is duidelijk dat een mogelijke Europese categorisering van deze voertuigen van grote invloed zal zijn op de selectie van de voertuigen.

Het is ook logisch dat deze voertuigen mogen blijven rijden op dagen met hoge ozonconcentraties, zodat voertuigen met een «pastille verte» (zoals in Frankrijk genoemd) ook hier een bonus genieten. Een dergelijk systeem vertoont ook een rechtstreeks verband met de verlaging van het ozon op leefniveau; het verbieden van even of oneven nummerplaten is daarentegen een arbitraire maatregel. Overigens zou een dergelijke maatregel bepaalde gezinnen er wel eens toe kunnen aanzetten een tweede wagen te kopen, met een nummerplaat die «complementair» is met het eerste voertuig van het gezin!

C'est pourquoi tous ces véhicules doivent être munis d'un signe distinctif. Cela répond à l'objection selon laquelle leur utilisation pourrait être limitée à une zone précise d'une ville déterminée.

Art. 5

Les exceptions à l'interdiction (pour les véhicules conventionnels) étant largement fonction de spécificités locales, il convient de confier le soin de les établir aux autorités locales. Nous optons à cet égard pour une carte uniforme à apposer sur le pare-brise, mentionnant les données concrètes relatives au lieu concerné. Pour le surplus, on se reportera aux développements: nous entendons laisser une grande latitude aux autorités locales. C'est à leur niveau que les problèmes de viabilité se posent avec le plus d'acuité. Il leur appartient de décider si elles souhaitent appliquer les règles prévues dans des zones essentiellement résidentielles et habitées ou sur une échelle plus large et déterminer les modalités de l'approvisionnement des commerces. Dans la ville historique de Sienne, en Italie, les autorités ont créé des circuits d'approvisionnement distincts réservés aux véhicules propres!

La présente proposition implique donc que lorsqu'une ligne de transport public traverse une telle zone, *De Lijn* sera tenue d'y affecter un véhicule hybride ou roulant au gaz. Les villes disposent ainsi d'un moyen supplémentaire pour promouvoir la tendance à la «circulation propre».

Art. 6

Les peines que nous proposons d'appliquer correspondent à celles prévues dans la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière (article 29). Il serait en effet absurde de prévoir des peines distinctes dans différentes lois ayant le même objet.

Les infractions sont considérées comme des infractions ordinaires. Aux termes de la présente proposition, une infraction à l'interdiction de circuler pendant les périodes de forte concentration d'ozone est également considérée comme une infraction ordinaire, bien qu'il y ait peut-être des raisons d'infliger des peines plus sévères.

Daarom moeten al deze voertuigen een herkenningsteken dragen. Daarmee wordt het bezwaar teniet gedaan dat ze alléén in een bijzondere zone van één bepaalde stad zouden kunnen worden gebruikt.

Art. 5

Vermits de uitzonderingen op het verbod (voor de meer conventionele wagens) zeer plaatsgebonden zijn, is het aangewezen die uitzonderingen lokaal te laten beoordelen. De voorkeur gaat daarbij uit naar een eenvormige kaart aan de voorruit, waarop de gegevens met betrekking tot de plaats concreet worden vermeld. Voor de rest wordt verwezen naar de algemene toelichting: het is de bedoeling om veel vrijheid aan de plaatselijke besturen te laten; zij worden immers het scherpst met de leefbaarheidsproblemen geconfronteerd. Zij moeten ook afwegen of ze dit instrument in overwegend woon- en leefgebieden of op een ruimere schaal willen inzetten, en ook op welke wijze handelszaken kunnen worden bevoorrad. In de Italiaanse historische stad Siena heeft men voor aparte bevoorradingscircuits met alternatieve voertuigen gekozen!

Dit voorstel heeft dus wel de duidelijke implicatie dat wanneer een buslijn van het openbaar vervoer door een dergelijke zone loopt, *De Lijn* op die lijn een alternatief aardgas- of hybride voertuig moet inzetten. Het geeft de steden hier ook een extra middel om de trend naar «schoon verkeer» te bevorderen.

Art. 6

De straffen zijn afgestemd op de strafbepalingen in de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie op het wegverkeer (artikel 29). Het heeft immers geen zin om in verschillende wetten met eenzelfde doel in aparte strafregimes te voorzien.

Overtredingen worden beschouwd als gewone overtredingen. In dit voorstel wordt een overtreding van het rijverbod tijdens ozonalarmfazes ook als een gewone overtreding beschouwd, hoewel er misschien redenen zijn voor een strengere bestraffing.

H. BROUNS  
J. ANSOMS

**PROPOSITION DE LOI****Article 1<sup>er</sup>**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

**Art. 2**

Les villes et communes peuvent délimiter des zones dans lesquelles seuls des véhicules propres sont autorisés à circuler.

**Art. 3**

En cas de risque de dépassement des seuils d'alerte en matière de concentration d'ozone, le ministre ayant la Santé publique dans ses attributions peut prévoir que seuls les véhicules propres seront autorisés sur la voie publique dans les zones ou les jours et heures déterminés par le Roi.

**Art. 4**

§ 1<sup>er</sup>. Le Roi fixe, après avoir pris l'avis d'un groupe d'experts désigné par Lui, les critères sur la base desquels les véhicules peuvent être considérés comme propres.

Il détermine également la marque distinctive à apposer sur les véhicules propres. Cette marque distinctive est délivrée par les organismes d'inspection automobile mentionnés à l'article 23, § 1<sup>er</sup>, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques.

§ 2. Les zones dans lesquelles seuls les véhicules propres sont autorisés seront délimitées par un signal routier dont le modèle est établi par le Roi.

**Art. 5**

Seules les personnes habitant dans les zones visées à l'article 2 peuvent être autorisées à utiliser des véhicules n'étant pas considérés comme propres. L'autorisation peut être limitée dans le temps et dans l'espace.

Les communes délivrent à cette fin une marque d'identification dont le modèle est établi par le Roi.

**WETSVOORSTEL****Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

**Art. 2**

Steden en gemeenten kunnen zones afbakenen waarin uitsluitend emissie-arme voertuigen worden toegelaten.

**Art. 3**

Bij dreigende overschrijdingen van de waarschuwingdrempels inzake ozonconcentratie kan de minister die bevoegd is voor de Volksgezondheid bepalen dat uitsluitend emissie-arme voertuigen op de openbare weg worden toegelaten in de gebieden of op de dagen of uren die door de Koning worden bepaald.

**Art. 4**

§ 1. De Koning bepaalt, na advies van een door Hem aangewezen expertengroep, de criteria op basis waarvan voertuigen als emissie-arm kunnen worden beschouwd.

Hij bepaalt eveneens het herkenningsteken dat op de emissie-arme voertuigen wordt aangebracht. Dit herkenningsteken wordt uitgereikt door de instellingen voor automobielininspectie vermeld in artikel 23, § 1, van het koninklijk besluit van 5 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

§ 2. De zones waarin uitsluitend emissie-arme voertuigen worden toegelaten, worden afgebakend met een verkeersbord waarvan het model wordt vastgesteld door de Koning.

**Art. 5**

Het gebruik van andere dan emissie-arme voertuigen in de in artikel 2 bedoelde zones kan enkel worden toegestaan aan bewoners. De toelating kan worden beperkt in de tijd en in de ruimte.

De gemeenten reiken hiervoor een kenteken uit, waarvan het model door de Koning wordt vastgesteld.

Art. 6

Les infractions aux dispositions de la présente loi seront punies d'une peine d'emprisonnement d'un jour à un mois et d'une amende de 100 francs à 500 francs ou d'une de ces peines seulement.

29 octobre 1998

Art. 6

Overtredingen van de bepalingen van deze wet worden gestraft met een gevangenisstraf van een dag tot een maand en met een geldboete van 100 frank tot 500 frank of met één van de straffen alleen.

H. BROUNS  
J. ANSOMS