

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1997 - 1998 (*)

18 MAART 1998

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**ter bevordering van LPG-brandstof
in het raam van de strijd tegen de
luchtverontreiniging**

(Ingediend door de heren
Jean-Pierre Viseur, Hugo Van Dienderen,
Thierry Detienne, Rudy Demotte, Robert De
Richter, Jacques Lefevre, Didier Reynders en
Herman De Croo)

TOELICHTING

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

Overwegende dat de uitbreiding van het wagenpark ontegenzeggelijk in een belangrijke - en almaar toenemende - mate bijdraagt tot het lokale milieubederf door de uitstoot van verontreinigende stoffen en wereldwijd door het broeikaseffect.

Vooraf gelet op twee zeer belangrijke milieu-problemen, met name:

1° de opwarming van de atmosfeer door het broeikaseffect: het aandeel van het autoverkeer in de CO₂-uitstoot is aanzienlijk (23%)⁽¹⁾;

2° de vorming van ozon in de troposfeer onder invloed van de zonnestraling op diverse verontreinigende stoffen, die voornamelijk door het

⁽¹⁾ «Verslag over de autobelasting» - maart 1997 - Interministeriële milieuconferentie: ministerie van Volksgezondheid, Brussels instituut voor milieubeheer, administratie van Financiën, ministerie van Wetenschapsbeleid, van de Vlaamse Openbare Werken, federaal ministerie van Leefmilieu en Infrastructuur, Office wallon des Déchets, Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

(*) Vierde zitting van de 49^{ste} zittingsperiode

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1997 - 1998 (*)

18 MAART 1998

PROPOSITION DE RESOLUTION

**visant à promouvoir le carburant
LPG dans le cadre de la lutte contre
la pollution atmosphérique**

(Déposée par MM. Jean-Pierre Viseur,
Hugo Van Dienderen, Thierry Detienne, Rudy
Demotte, Robert De Richter, Jacques Lefevre,
Didier Reynders et Herman De Croo)

DEVELOPPEMENTS

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

Considérant que le développement de l'automobile contribue incontestablement pour une part importante et toujours croissante aux atteintes locales à l'environnement par les émissions polluantes et aux atteintes globales à l'environnement par l'effet de serre.

Considérant principalement deux problèmes environnementaux majeurs, à savoir:

1° le réchauffement de l'atmosphère du fait de l'effet de serre : la part de la circulation automobile dans les émissions de CO₂ est considérable (23%)⁽¹⁾;

2° la formation d'ozon dans la troposphère sous l'action du rayonnement solaire sur différents polluants, principalement émis par la circulation auto-

⁽¹⁾ «Rapport sur la fiscalité automobile» - mars 97 - Conférence interministérielle de l'Environnement : ministère de la Santé publique, Institut bruxellois de la gestion de l'environnement, administration des Finances, ministère de la Politique scientifique, des Travaux publics flamands, ministère fédéral de l'Environnement et de l'Infrastructure, Office wallon des Déchets, Région de Bruxelles-Capitale.

(*) Quatrième session de la 49^{ème} législature

autoverkeer worden uitgestoten, met name stikstofoxides en vluchtige organische verbindingen (het percentage stikstofoxide te wijten aan het autoverkeer bedraagt verhoudingsgewijs 50% van de totale uitstoot en het percentage door het autoverkeer geproduceerde vluchtige organische verbindingen bedraagt 30% ⁽²⁾).

Gelet op het feit dat het niet te loochenen valt dat de auto deels onze mobiliteit bepaalt, maar dat vandaag algemeen wordt aanvaard dat die mobiliteit alleen op een milieuvriendelijke wijze kan worden behouden;

Overwegende dat, terwijl de technologieën tot beperking van de uitstoot tot bestrijding van de verontreiniging almaar toenemen en dat dankzij de Europese wetgeving op een aantal punten aanzienlijke vooruitgang werd geboekt, de constante toename van het wagenpark en van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers alle geleverde inspanningen dreigen teniet te doen;

Overwegende bijgevolg dat de milieuverontreiniging op alle fronten dient te worden bestreden: de terugdringing van de behoefte aan mobiliteit, de bevordering van het openbaar vervoer, de vernieuwing van het wagenpark, een nieuwe samenstelling van de traditionele brandstoffen, een gunstige belastingregeling om milieuvriendelijke initiatieven te stimuleren, het promoten van alternatieve brandstoffen enzovoort;

Overwegende dat de Europese Commissie, in samenwerking met de auto- en olie-industrie in Europa (ACEA en EUROPIA) in 1992, in het raam van een initiatief uitgaande van drie partijen, op grond van artikel 4 van Richtlijn 94/12/EG, het programma AUTO-OIL heeft opgezet teneinde de meest doeltreffende maatregelen te omschrijven om de door de WGO vastgestelde kwaliteitsnormen te halen;

Overwegende dat voormeld programma in zijn conclusies het gebruik van LPG als alternatieve brandstof aanbeveelt omdat die aanzienlijke voordelen biedt op het vlak van de uitstoot van verontreinigende stoffen;

Overwegende dat de Ministerraad van 8 september 1995 de minister van Volksgezondheid en de staatssecretaris voor Leefmilieu ermee had belast een reeks maatregelen uit te werken om de gevolgen van de ozonconcentratie te bestrijden en dat een van die serie maatregelen het vervoer door «*low emission*»-voertuigen aanbeveelt ⁽³⁾;

mobile, notamment les oxydes d'azote et les composés organiques volatils (la proportion d'oxyde d'azote due à la circulation automobile représente plus de 50% des émissions totales et la proportion de composés organiques volatils imputable au trafic est de 30% ⁽²⁾).

Attendu que l'on ne peut nier que l'automobile détermine partiellement notre mobilité mais qu'il est communément admis aujourd'hui que la préservation de cette mobilité doit respecter l'environnement.

Considérant, alors que les technologies de réduction des émissions et de dépollution se développent et que la législation européenne permet d'enregistrer certaines avancées importantes, que l'augmentation constante du parc automobile et du kilométrage moyen parcouru tendent à annihiler tous les efforts faits;

Considérant qu'il convient donc de lutter sur tous les fronts : réduction des besoins de mobilité, promotion des transports en commun, renouvellement du parc automobile, reformulation des carburants traditionnels, recours à la fiscalité incitative, promotion de carburants alternatifs etc.;

Attendu qu'en 1992, afin d'identifier les mesures les plus efficaces pour atteindre les normes de qualité de l'air fixées par l'OMS, la Commission européenne, en collaboration avec l'industrie automobile et l'industrie pétrolière en Europe (ACEA et EUROPIA) a, dans le cadre d'une initiative tripartite, réalisé le programme AUTO-OIL (sur base de l'article 4 de la directive 94/12/CE);

Attendu que, dans ses conclusions, ce programme recommande l'usage du LPG comme carburant alternatif vu ses avantages significatifs au niveau des émissions polluantes;

Attendu que le Conseil des ministres du 8 septembre 1995 avait chargé le ministre de la Santé publique et le secrétaire d'Etat à l'Environnement d'élaborer une série de mesures de lutte contre les effets de la concentration d'ozone et que dans cette série de mesures, on peut relever la stimulation du transport par véhicules «*low emission*» ⁽³⁾;

⁽²⁾ Idem

⁽³⁾ Tussentijds verslag over de ozonproblematiek - Perscommuniqué gepubliceerd na de Ministerraad van 24/05/96 - Feiten nr. 21 van 28/05/96

⁽²⁾ Idem

⁽³⁾ Rapport intermédiaire sur la problématique de l'ozone - Communiqué de presse publié à l'issue du Conseil des ministres du 24/05/96 - Faits n°21 du 28/05/96

Gelet op het feit dat het product in voldoende mate beschikbaar is om een duidelijke toename van het LPG-marktsegment te ondervangen;

Dat deze brandstof inderdaad een bijproduct is van olieraffinage, maar dat het ook kan gewonnen worden op vindplaatsen van ruwe olie en aardgas en dat die drie productiebronnen voor voldoende reserves zorgen ⁽⁴⁾;

Gelet op de voordelen van LPG voor het milieu;

Overwegende dat het proces om LPG aan te maken minder energie verbruikt dan voor de andere brandstoffen het geval is;

Dat LPG geen lood, geen additieven, en nagenoeg geen zwavel bevat;

Gelet op de geringe verhouding kanker-verwekkende stoffen die na de verbranding van LPG-gas vrijkomen in vergelijking met de klassieke brandstoffen;

Overwegende dat de voornaamste uitstoot na LPG-verbranding duidelijk minder belangrijk is dan de uitstoot veroorzaakt door de verbranding van de traditionele brandstoffen, zoals blijkt uit bijgaande tabel:

Considérant que la disponibilité du produit est suffisante pour supporter une nette croissance du marché de LPG;

Qu'en effet, ce carburant est un sous-produit issu du raffinage du pétrole brut mais qu'on peut aussi le recueillir sur les gisements de pétrole brut et de gaz naturel et que ces trois sources de production assurent des réserves suffisantes ⁽⁴⁾;

Vu les avantages environnementaux du LPG;

Attendu que le processus de fabrication du carburant LPG consomme moins d'énergie que le processus de fabrication des autres combustibles;

Qu'il ne contient ni plomb, ni additif, et pratiquement pas de soufre;

Vu la faible proportion, par rapport aux carburants classiques, de composants cancérogènes dans les rejets de la combustion du LPG;

Attendu que les principaux rejets issus de la combustion du LPG sont nettement moins importants que ceux occasionnés par la combustion des carburants traditionnels comme le met en évidence le tableau ci-après :

⁽⁴⁾ «Le marché du GPL en Belgique» - R. DESMEDT *Primagaz Fleet & New Applications*

⁽⁴⁾ «Le marché du GPL en Belgique» - R. DESMEDT *Primagaz Fleet & New Applications*

VERGELIJKENDE TABEL VAN DE VERONTREINIGENDE UITSTOOT DOOR DE VERSCHILLENDE SOORTEN BRANDSTOFFEN VOOR LICHTE WAGENS

Opmerking :

- de verschillende emissieniveaus kunnen alleen op basis van dezelfde parameter met elkaar worden vergeleken
- het maximale emissieniveau voor eenzelfde parameter wordt willekeurig op 100 vastgelegd.

TABLEAU COMPARATIF DES ÉMISSIONS POLLUANTES DE DIVERS CARBURANTS POUR VÉHICULES AUTOMOBILES LÉGERS

Note :

- le niveau des émissions ne peut être comparé que pour le même paramètre
- le niveau maximal des émissions pour un même paramètre est fixé arbitrairement à 100

Parameters Paramètres	CO	NOx	HC	HAP	Pb	CO2	CH4	SO2	Deeltjes en roet Particules et Suies
Brandstoffen Carburants									
Loodhoudende benzine Essence plombée	100	100	100	100	100	100	5	10	10
Loodvrije benzine Essence sans plomb	50	15	20	30	5	100	2	5	5
Diesel	10	20	10	20	0	80	0,2	100	100
LPG	15	50	20	50	0	90	5	1	5
Aardgas Gaz naturel	0,5	5	3	5	0	70	100	0	5
Aardgas + katalysator Gaz naturel + catalyseur	1,5	3	1	2	0	70	24	0	5

Tabel opgesteld door het «Centre d'Etude et de Formation à l'Ecologie», op basis van de volgende bronnen: /
Tableau élaboré par le Centre d'Etude et de Formation à l'Ecologie sur base des sources suivantes :

- « Emission unitaires de polluants des véhicules légers », INRETS-verslag nr. 116, Frankrijk, 1990 / Rapport INRETS n°116, France, 1990
- « Gaan auto's binnenkort minder vervuilen? », Test Aankoop magazine, Brussel, september 1991 / « Voitures moins polluantes », Test-Achats magazine, Bruxelles, septembre 1991
- « Transports terrestres et environnement », Plan wallon pour un environnement de qualité et un développement durable, Namen, april 1993 / Namur, avril 1993
- « Voiture & Environnement : comment les concilier? », Centre Urbain, Brussel, januari 1994 / Bruxelles, janvier 1994.
- « Faut-il encore acheter un modèle diesel? », revue Que choisir? Frankrijk, februari 1994 / France, février 1994
- « Supprimer toute dioxine », Greenpeace, september 1994, Franse vertaling CEFE, juni 1995 / septembre 1994, traduction CEFE, juin 1995.
- « Politiques et mesures destinées à modifier les tendances des émissions de gaz à effet de serre en Belgique », Federaal Planbureau, Brussel, februari 1996. / Bureau fédéral du Plan, Bruxelles, février 1996.
- « Forum Air-Pollution », Waals Gewest, februari 1993 / Région wallonne, février 1993.
- « Impact des transports routiers sur l'environnement atmosphérique », Institut wallon asbl, Namen, april 1993 / Namur, avril 1993.
- « Rapport sur la fiscalité automobile », Interministeriële conferentie, Brussel, maart 1997 / Conférence interministerielle, Bruxelles, mars 1997.

TOELICHTING BIJ DE PARAMETERS UIT DE TABEL

EXPLICATION DES PARAMETRES DU TABLEAU

CO : koolstofmonoxide
Kleur- en reukloos toxisch gas dat vrijkomt bij de onvolledige verbranding van brandstoffen.

NOx : Stikstofmonoxides (in de vorm van NO, NO₂ of N₂O)
Zijn mee verantwoordelijk voor de vervuiling door verzuring en geven de aanzet tot fotochemische verontreiniging in de lage atmosfeer, zoals ozonvervuiling. Verzwakken het weerstandsvermogen van het long-slijmvlies tegen infecties.

HC : Koolwaterstoffen
Worden als dusdanig uitgestoten bij onvolledige verbranding of bij min of meer complexe chemische omzettingen van de verschillende, in brandstoffen aanwezige koolwaterstoffen. Sommige koolwaterstoffen werken de vorming van ozon rechtstreeks in de hand en kunnen gevolgen hebben voor het centrale zenuwstelsel.
Twee soorten zijn bijzonder toxisch : butadiëen en benzeen (kankerverwekkend)

P.A.K. : Polycyclische aromatische koolwaterstoffen
Bijzonder geducht wegens de kankerverwekkende eigenschappen van bepaalde soorten P.A.K.'s.

HC en P.A.K. worden soms ondergebracht in één, meer algemene categorie : die van de vluchtige organische verbindingen (VOV); die zijn mee verantwoordelijk voor de vorming van foto-oxidantia zoals ozon, in de lage atmosfeer.

Pb : Lood
Deeltjes die voortkomen uit de verbranding van de loodadditieven in loodhoudende brandstoffen; de gevolgen voor het centrale zenuwstelsel zijn genoegzaam bekend.

CO₂ : koolstofdioxide of koolzuurgas
Kleurloos en ontbrandbaar gas dat het broeikas effect op wereldschaal mee in de hand werkt.

CH₄ : Methaan
Kleur- en reukloos maar tegelijk brandbaar gas, dat vrijkomt bij verdamping of onvolledige verbranding van brandstoffen; als belangrijkste bestanddeel van aardgas werkt methaan het broeikas effect op wereldschaal mee in de hand.

CO : Oxyde de carbone
Gaz toxique incolore et inodore, résultant d'une combustion incomplète de carburant.

NOx : Oxydes d'azote (soit sous forme de NO, NO₂ ou de N₂O)
Ils participent à la pollution acide; ce sont également des précurseurs de contaminants photochimiques, comme l'ozone, en basse atmosphère. Ils fragilisent la muqueuse pulmonaire face aux agressions infectieuses.

HC : Hydrocarbures
Ils sont rejetés tels quels résultant d'une combustion incomplète ou d'une transformation chimique plus ou moins complexe à partir des différents hydrocarbures présents dans les carburants. Certains agissent indirectement sur la formation d'ozone et sont susceptibles d'entraîner des effets sur le système nerveux central.
Deux produits sont particulièrement toxiques : le butadiène et le benzène (cancérogène)

H.A.P. : Hydrocarbures aromatiques polycycliques
Ils sont particulièrement redoutés pour les propriétés cancérogènes de certains d'entre eux (comme le benzopyrène, etc.)

HC et H.A.P. sont parfois regroupés en une seule catégorie, plus générale, les COV, composés organiques volatils; ceux-ci participent également à la formation de photo-oxydants, comme l'ozone, en basse atmosphère.

Pb : Plomb
Particules résultant de la combustion des additifs au plomb contenus dans les essences plombées; les effets sur le système nerveux central sont bien connus.

CO₂ : Gaz carbonique ou dioxyde de carbone
Gaz incolore et incombustible participant à l'effet de serre au niveau planétaire.

CH₄ : Méthane
gaz incolore, inodore, mais combustible qui s'échappe par évaporation ou combustion incomplète des carburants. Constituant principal du gaz naturel, il participe à l'effet de serre au niveau planétaire.

SO₂ : Zwaveldioxide
Komt vrij bij de verbranding van zwavel in sommige brandstoffen; is mee verantwoordelijk voor verontreiniging door verzuring.

Deeltjes / roet :

Worden vooral door dieselmotoren uitgestoten; die deeltjes fungeren als vector voor talrijke P.A.K.'s, waardoor ze bijzonder toxisch worden. Het gevaarlijkste zijn de deeltjes kleiner dan 10 micrometer, omdat zij tot in de longblaasjes kunne doordringen, met ernstige gezondheidsproblemen als gevolg.

*
* *

Overwegende dat de gebruiksomstandigheden van LPG in niets nog te vergelijken zijn met die van de beginperiode;

Overwegende dat de systemen met twee brandstoffen vandaag niet langer een verlies aan vermogen met zich brengen, zoals dat vroeger het geval was, en dat voertuigen op LPG evenveel rijplezier geven als voertuigen met een benzinemotor.

Gelet op het feit dat zich in het verleden een aantal veiligheidsproblemen hebben voorgedaan (vaak omdat het om «in elkaar geknutselde» installaties ging), maar dat de risico's van een LPG-tank vandaag kleiner worden geacht dan die van een benzinetank: dankzij de stevigheid van de tank, de begrenzing van de hoeveelheid gas die erin kan worden gepompt, de automatische onderbreking van de gastoevoer bij gebrekkige verbranding, enz. zijn voertuigen en installaties op LPG vandaag zeer veilig, zowel in het dagelijkse gebruik als in uitzonderlijke mechanische of thermische omstandigheden (aanrijding, brand) ⁽⁵⁾;

Gelet op het feit dat de LPG-installaties tegenwoordig zo veilig zijn dat het verbod om daarmee uitgeruste voertuigen op overdekte of ondergrondse parkeerterreinen achter te laten, van geen nut meer is (Frankrijk heeft dat verbod opgeheven sinds de nieuwe maatregelen inzake de aanleg van parkeerterreinen van kracht zijn - besluit van 4 november 1987);

Overwegende dat het risico op een lege tank verwaarloosbaar klein is geworden, dat men in België op 600 plaatsen LPG kan bijtanken (wat niet zo is voor aardgas), en dat ieder voertuig op LPG in ieder geval ook over een benzinetank beschikt voor in ge-

SO₂ : Dioxyde de soufre
Il résulte de la combustion du soufre contenu dans certains carburants; il participe à la pollution acide.

Particules / suies

Elles sont surtout produites par les moteurs diesel; ces particules sont le vecteur de nombreux HAP, qui leur confèrent un caractère particulièrement toxique. Les particules inférieures à 10 micromètres sont les plus dangereuses parce qu'elles peuvent atteindre les alvéoles pulmonaires avec toutes conséquences que cela peut entraîner sur le plan de la santé.

*
* *

Attendu que l'utilisation du LPG n'est plus aucunement comparable à ce qu'elle a été à ses débuts;

Considérant que les pertes de puissance qu'occasionnaient jadis les systèmes bi-carburant ont aujourd'hui disparu et que la conduite au LPG apporte autant d'agrément que la conduite à essence;

Considérant qu'en ce qui concerne la sécurité, si dans le passé, on a connu quelques problèmes (souvent liés à une installation «bricolée»), aujourd'hui les risques sont jugés moindres que ceux encourus avec un réservoir à essence : solidité du réservoir, limitation du remplissage du réservoir, dispositif d'arrêt automatique de l'alimentation en gaz en cas de problème de combustion, etc. concourent à assurer une très bonne sécurité des véhicules et installations LPG dans leur utilisation journalière comme en cas de contraintes mécaniques ou thermiques exceptionnelles (collision, incendie) ⁽⁵⁾;

Considérant que, vu le degré de sécurité présenté par les installations LPG, l'interdiction d'accès de ces véhicules aux parkings couverts ou souterrains se révèle inutile (la France a supprimé cette interdiction depuis l'application des nouvelles mesures d'aménagement des parkings - arrêté du 4 novembre 1987);

Attendu que le risque de panne de carburant n'est plus à prendre en considération, que la Belgique est desservie par 600 points de ravitaillement en LPG (ce qui n'est pas le cas en ce qui concerne le gaz naturel) et que, de toute façon, chaque véhicule conserve

⁽⁵⁾ «LPG: aspects écologiques, de sécurité et technologiques» - B. Hollemans ir. - T.N.O. Wegtransport middelen - DELFT.

⁽⁵⁾ «L.P.G. : aspects écologiques, de sécurité et technologiques» - Ing. B. Hollemans - T.N.O. Wegtransport middelen - DELFT.

bieden met weinig LPG-tankstations, wat nog steeds het geval is in het Zuiden van Luxemburg, aan de kust alsmede in bepaalde anderen landen;

Overwegende dat de aanpassing van motoren aan LPG nu in veel betere omstandigheden wordt uitgevoerd en dat heel wat hinderpalen uit de weg werden geruimd. Zo slaagt men er nu in de tank onder de kofferbakvloer te bevestigen, terwijl daar vroeger zoveel plaats voor nodig was dat het inbouwen van een LPG-tank onmogelijk bleek. Bovendien heeft zich eveneens een gunstige ontwikkeling voorgedaan op het vlak van de geboden waarborgen en de service. Vele importeurs werken vandaag immers met eigen installateurs en doorgaans wordt de garantie behouden. Op korte of middellange termijn zouden de dealers zelf de aanpassingen moeten uitvoeren, waardoor de klant zijn auto minder lang zou hoeven te missen, aangezien zowel het gewone onderhoud als dat van de LPG-installatie dan op dezelfde plaats zouden gebeuren (*Le Soir* van 4 en 5 januari 1997).

Overwegende dat de meeste autoconstructeurs vandaag auto's op de markt brengen die standaard uitgerust zijn met een motor die zowel voor benzine als voor LPG geschikt is, en dat aldus een aantal problemen worden opgelost, met name :

- de brandstoftank bevindt zich onder de kofferbodem en neemt geen plaats meer in beslag in de kofferruimte;

- de autoconstructeur of de concessiehouder die zelf de auto onderhoudt staat in voor de waarborg en de klantenservice;

- de stijging van het verbruik als gevolg van het verschil in soortelijk gewicht van de brandstoffen en het rendementsverlies dat te wijten was aan het feit dat de motor achteraf was aangepast voor LPG zijn aanzienlijk verminderd.

Overwegende dat uit verschillende experimenten genoegzaam is gebleken dat er geen grote hinderpalen zijn voor een toename van het aantal auto's die op LPG rijden;

Dat in Italië een miljoen voertuigen op LPG rijden en in Nederland 500.000, terwijl ten onzent de NMBS beschikt over 500 voertuigen die op LPG rijden, wat haar de mogelijkheid biedt jaarlijks meer dan 12 miljoen te besparen;

Dat de Britse regering heeft beslist al haar dienstauto's op aardgas of LPG te laten rijden teneinde de burger ertoe aan te zetten een betere keuze te maken.

Overwegende dat, met het oog op het bevorderen van LPG in de Ile-de-France, de Raad van dat gewest een handvest heeft ondertekend dat onder meer bepaalt dat het gewest zich ertoe verbindt om :

son réservoir d'essence pour le cas où les stations LPG se feraient rares, ce qui est encore le cas dans le Sud-Luxembourg et sur le littoral ainsi que dans certains pays étrangers;

Attendu que le marché de l'adaptation des moteurs au LPG s'est considérablement amélioré et que beaucoup d'obstacles ont été vaincus. Ainsi, la plupart du temps, on parvient à placer le réservoir sous le plancher alors que longtemps, la place qu'occupait le réservoir a constitué un obstacle à l'adoption du LPG. De plus, en matière de garantie et de service après-vente, les choses ont également bien évolué. En effet, beaucoup d'importateurs travaillent aujourd'hui avec leurs propres installateurs et la garantie est le plus souvent maintenue. A court ou à moyen terme, les transformations devraient être effectuées par les concessionnaires eux-mêmes et le client verra la durée d'immobilisation de sa voiture réduite, l'entretien normal et celui du système LPG étant réalisés au même endroit (*Le Soir* 4 et 5 janvier 1997).

Attendu que la plupart des constructeurs lancent aujourd'hui des voitures de série équipées d'un moteur d'origine mixte essence-LPG et qu'un certain nombre de problèmes s'en trouvent résolus :

- le réservoir est situé sous le plancher et n'encroûte plus le coffre;

- la garantie et le service après-vente sont assurés par le constructeur ou le concessionnaire qui effectue lui-même l'entretien;

- l'augmentation de la consommation, due à la différence des poids spécifiques des carburants, et la perte de rendement, due au système LPG dont le moteur était adapté ultérieurement, ont considérablement diminué.

Considérant que plusieurs expériences montrent à suffisance qu'élargir le parc de véhicules LPG est possible sans obstacle majeur;

Qu'ainsi, l'Italie compte un million de véhicules circulant au LPG, les Pays-Bas, 500.000 et que chez nous, la SNCB dispose de 500 véhicules LPG, ce qui lui permet de réaliser chaque année une économie de plus de 12 millions;

Qu'en Grande-Bretagne, afin d'encourager le citoyen à faire un meilleur choix, le gouvernement a décidé de faire adapter tous ses véhicules de fonction au gaz naturel ou au LPG.

Attendu que le Conseil de la région "Ile-de-France" a signé une charte pour le développement du carburant LPG en Ile-de-France qui prévoit notamment que la région s'engage :

— de werken en voorzieningen voor LPG-tankstations ten behoeve van de voertuigen van lagere overheden te financieren ten belope van 50 %;

— voor de aankoop van bussen die rijden op gas, waaronder LPG, een hogere steun toe te kennen dan voor een gewone bus;

— drie proefacties te financieren waarbij lichte voertuigen van twee territoriale overheden en het wagenpark van een bedrijf dat ten minste 10 voertuigen heeft, worden aangepast om op LPG te rijden.

Gelet op de vorenstaande commerciële, technische en wetenschappelijke gegevens blijkt dat het bevorderen van LPG een niet te verwaarlozen gevolg zou kunnen hebben voor de strijd tegen de luchtverontreiniging, voor de bescherming van de gezondheid van de bevolking en in het bijzonder voor :

- de strijd tegen de ozonconcentratie in de atmosfeer (vooral in de troposfeer);
- de strijd tegen de zure regen;
- de strijd tegen het broeikaseffect;
- het voorkomen van kankers.

Verzoekt de Belgische regering :

A) de afschaffing te overwegen van de aanvullende verkeersbelasting voor LPG;

B) een verminderd BTW-tarief te overwegen voor het plaatsen van de uitrustingen die het voor de voertuigen mogelijk maken op LPG te rijden;

C) voor alle voertuigen van de federale overheid systematisch de aankoop te bevorderen van voertuigen die op LPG kunnen rijden;

D) de nodige interministeriële ontmoetingen te organiseren met de vertegenwoordigers van de regeringen van de gewesten en gemeenschappen teneinde :

— voor voertuigen met een LPG-installatie een einde te maken aan het toegangsverbod tot overdekte parkeerruimten;

— de aankoop te bevorderen van voertuigen op LPG door de overheden van de gewesten en de gemeenschappen;

E) de mogelijkheid te overwegen om financiële stimuli toe te kennen voor het gebruik van LPG door de wagenparken, in het bijzonder voor voertuigen die voornamelijk in stedelijke gebieden worden gebruikt, zoals de taxi's, de voertuigen van koeriersbedrijven, enz.

— à financer à hauteur de 50% les travaux et équipements de mise en place de stations de distribution LPG destinées à alimenter des véhicules exploités par des collectivités locales;

— à accorder pour l'acquisition d'autobus fonctionnant au gaz, dont le LPG, une aide majorée par rapport à celle qu'elle accorde pour un autobus classique;

— à financer trois opérations pilotes de passage au LPG pour des véhicules légers, pour deux collectivités territoriales et une flotte d'entreprise, comptant au minimum 10 véhicules.

Vu les données à caractère commercial, technique et scientifique qui précèdent, il apparaît que la promotion du gaz de pétrole liquéfié pourrait avoir une influence non négligeable sur la lutte contre la pollution atmosphérique et sur la sauvegarde de la santé de la population et en particulier sur:

- la lutte contre la concentration d'ozone dans l'atmosphère (en particulier dans la troposphère);
- la lutte contre les pluies acides;
- la lutte contre l'effet de serre;
- la prévention des maladies cancéreuses.

Demande au gouvernement :

A) d'envisager la suppression de la taxe de circulation complémentaire pour le LPG;

B) d'envisager un taux de TVA réduit pour l'installation des équipements permettant aux véhicules d'utiliser le carburant LPG;

C) de promouvoir systématiquement l'achat de véhicules pouvant rouler au LPG pour tous les véhicules relevant de l'autorité fédérale;

D) de provoquer les rencontres interministérielles nécessaires avec les représentants des gouvernements régionaux et communautaires afin de :

— mettre fin aux interdictions d'accès aux parkings couverts visant les véhicules équipés au LPG;

— promouvoir l'achat de véhicules utilisant le LPG comme carburants pour les véhicules relevant des autorités régionales et communautaires;

E) d'envisager la possibilité d'accorder des incitants financiers aux flottes de véhicules, particulièrement celles qui circulent principalement en milieu urbain telles que flottes de taxis, livraison express etc..., afin qu'elles adoptent le LPG comme carburant;

F) een informatiecampaagne te organiseren om de privé-gebruikers bewust te maken van de economische en ecologische voordelen van LPG;

G) het eventuele verlies aan ontvangsten voor de Schatkist (in 1996 bedroeg de opbrengst van de aanvullende belasting op LPG-voertuigen slechts 61,5 miljoen) als gevolg van de voorgestelde maatregelen goed te maken door een stijging van de indirecte belastingen en/of de accijnzen op de sterker verontreinigende brandstoffen.

28 januari 1998

F) d'organiser une campagne d'information visant à sensibiliser les utilisateurs particuliers aux avantages économiques et écologiques liés au carburant LPG;

G) de compenser les pertes éventuelles de recettes pour le Trésor (en 1996, 61,5 millions seulement provenaient de la taxe additionnelle sur les véhicules LPG), résultant des mesures préconisées par une augmentation des taxes indirectes et/ou accises sur les carburants plus polluants.

28 janvier 1998

J.- P. VISEUR
H. VAN DIENDEREN
TH. DETIENNE
R. DEMOTTE
R. DE RICHTER
J. LEFEVRE
D. REYNDERS
H. DE CROO