

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

14 februari 2008

WETSVOORSTEL

**betreffende de preventie van luchtvervuiling
door het autoverkeer**

(ingediend door mevrouw Thérèse Snoy
et d'Oppuers c.s.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

14 février 2008

PROPOSITION DE LOI

**relative à la prévention de la pollution
de l'air par le trafic automobile**

(déposée par Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers
et consorts)

SAMENVATTING

Om de gezondheid en het milieu te vrijwaren, voorziet dit wetsvoorstel in hogere financiële stimulansen bij:

- de aankoop van dieselloertuigen met deeltjesfilters;
- de uitrusting van dieselloertuigen met deeltjesfilters;
- de aankoop van lpg-installaties (waardoor voertuigen op gas kunnen rijden).

Elke prijsverhoging van die uitrustingen wordt gecontroleerd.

Alle nieuwe voertuigen van de federale overheidsdiensten moeten ermee toegerust zijn.

Er wordt voorzien in een indexering van de toegekende bedragen.

RÉSUMÉ

Afin de préserver la santé et l'environnement, la proposition augmente les incitants financiers pour:

- l'acquisition de véhicules diesels équipés de filtres à particules;
- l'installation de filtres à particules sur les véhicules diesels;
- l'acquisition d'un équipement LPG (véhicules roulant au gaz).

Toute augmentation de prix desdits équipements est contrôlée.

Tous les nouveaux véhicules des services publics fédéraux doivent avoir ces équipements.

Une indexation des montants octroyés est prévue.

TER VERVANGING VAN HET VROEGER RONDGEDEELDE
STUK

EN REMPLACEMENT DU DOCUMENT DISTRIBUÉ
PRÉCÉDEMMENT

<i>cdH</i>	:	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V-N-VA</i>	:	<i>Christen-Democratisch en Vlaams/Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>Ecolo-Groen!</i>	:	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen</i>
<i>FN</i>	:	<i>Front National</i>
<i>LDD</i>	:	<i>Lijst Dedecker</i>
<i>MR</i>	:	<i>Mouvement Réformateur</i>
<i>Open Vld</i>	:	<i>Open Vlaamse liberalen en democraten</i>
<i>PS</i>	:	<i>Parti Socialiste</i>
<i>sp.a - spirit</i>	:	<i>Socialistische partij anders - sociaal, progressief, internationaal, regionalistisch, integraal-democratisch, toekomstgericht.</i>
<i>VB</i>	:	<i>Vlaams Belang</i>

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 52 0000/000 : *Parlementair document van de 52^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*
QRVA : *Schriftelijke Vragen en Antwoorden*
CRIV : *Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)*
CRABV : *Beknopt Verslag (blauwe kaft)*
CRIV : *Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)*
(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)

PLEN : *Plenum*
COM : *Commissievergadering*
MOT : *moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)*

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 52 0000/000 : *Document parlementaire de la 52^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif*
QRVA : *Questions et Réponses écrites*
CRIV : *Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)*
CRABV : *Compte Rendu Analytique (couverture bleue)*
CRIV : *Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)*
(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)

PLEN : *Séance plénière*
COM : *Réunion de commission*
MOT : *Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : publications@laChambre.be

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1) VERVUILING DOOR FIJN STOF

Fijn stof bestaat uit kleine koolstofdeeltjes die ontstaan bij diverse vormen van verbranding, ongeacht of die zich voordoen in automotoren of in de industrie. Dit op zich reeds schadelijk fijn stof kan ook fungeren als drager voor diverse schadelijke stoffen zoals zware metalen.

Naast die primaire deeltjes bestaan ook secundaire deeltjes, welke uit gasachtige substanties ontstaan ingevolge een scheikundig proces in de atmosfeer. Anders gesteld, gasachtige pollutanten kunnen zich aan elkaar binden en een vast deeltje doen ontstaan, dat zich zelf aan een koolstofkern gaat binden. Ook sommige natuurlijke verschijnselen, zoals erosie of de afgifte van pollen, kunnen dat soort deeltjes doen ontstaan.

Die deeltjes worden trapsgewijs in drie categorieën onderverdeeld: de PM10-deeltjes met een diameter kleiner dan 10 micrometer (μm); de (fijne) PM2,5-deeltjes met een diameter kleiner dan 2,5 μm en de (ultrafijne) PM0,1-deeltjes met een diameter kleiner dan 0,1 μm ¹. Die deeltjes komen onder andere voort uit de verbranding van diesel, uit industriële uitstoot, verkeersstof en het gebruik van fossiele brandstoffen in woningen².

Op grond van de informatie van de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu kan worden besloten dat België sterk door dergelijke deeltjes vervuild is. In 2006 werd de norm van 50 microgram per kubieke meter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) overschreden in 19 van de 43 Belgische meetstations³.

In meetstations zoals die van Marchienne-au-Pont en Jemeppe-sur-Meuse worden respectievelijk op 175 en 100 dagen overschrijdingen van de 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ gemeten. In 2007 was de vervuiling door fijn stof even groot, en werd het grenscijfer van 35 overschrijdingen overtroffen in 31 op 51 meetstations. In Marchienne-au-Pont werd de drempelwaarde van 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 150 maal overschreden, in Roeselare 92 maal.

Verontreiniging door fijn stof brengt de gezondheid ernstige schade toe. Fijn stof (PM2,5) verkort het leven

¹ Bron: Olivier Brasseur van de IRCEL, in een artikel in Le Soir.

² Europees regionaal bureau van de Wereldgezondheidsorganisatie.

³ Informatie op de webstek van IRCEL – CELINE.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

1) LA POLLUTION PAR LES PARTICULES

Les particules fines sont des petites particules de carbone résultant de différents phénomènes de combustion. Qu'il s'agisse des moteurs des voitures ou des industries. Nocive en elle-même, cette fine particule peut également servir de «moyen de transport» à différentes substances toxiques, comme les métaux lourds.

À côté de ces particules primaires, on trouve également des particules secondaires qui résultent d'un processus de chimie atmosphérique à partir de substances gazeuses. En clair, des polluants gazeux peuvent se combiner et donner naissance à une particule solide, qui va elle-même s'associer à un noyau de carbone. Certains phénomènes naturels, comme l'érosion ou l'émission de pollens, peuvent aussi être à l'origine de ce genre de particules.

Ces dernières sont classées de façon gigogne, en trois catégories: les PM 10 dont le diamètre est inférieur à 10 microns; les PM 2,5 (fines) dont le diamètre est inférieur à 2,5 microns et les PM 0,1 (ultrafines) dont le diamètre est inférieur à 0,1 micron¹. Ces particules proviennent, entre autres, de la combustion du diesel, d'émissions industrielles, des poussières des routes et de l'utilisation de combustibles fossiles dans les habitations².

Sur base des informations de la Cellule interrégionale de l'Environnement, nous pouvons constater que la pollution en Belgique par ces particules est élevée. En 2006, la norme de 50 microgrammes par mètre cube ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) a été dépassée dans 19 des 43 stations de mesure belges³.

Des stations, comme celles de Marchienne-au-Pont et de Jemeppe sur Meuse, enregistrent respectivement 175 et 100 jours de dépassements des 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. En 2007, la pollution par les particules a été tout aussi intense, et le seuil des 35 dépassements a été dépassé dans 31 stations sur 51. À Marchienne au Pont, le seuil des 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a été dépassé 150 fois, à Roeselare 92 fois.

La pollution par ces particules fines nuit gravement à la santé. Les particules fines PM 2,5 raccourcissent la

¹ Source: Olivier Brasseur, CELINE, dans un article du Soir

² Bureau régional de l'Europe de l'OMS.

³ Infos sur le site internet de l'IRCELINE

van de Belgen met 1 à 3 jaar, aldus de conclusie van een door de Europese Commissie besteld rapport⁴. Op Europees vlak verkort luchtverontreiniging door zwevende deeltjes (of vaste deeltjes) ieders leven met ongeveer 8,6 maanden, meldt het Europees regionaal bureau van de Wereldgezondheidsorganisatie⁵.

De toestand in België is dus slechter dan het Europees gemiddelde. De PM_{2,5}-deeltjes vormen inzake luchtverontreiniging naar verluidt de hoofdbedreiging voor de gezondheid van de mens. Voormeld rapport schrijft 288 000 voortijdige sterfgevallen per jaar (of 3 miljoen levensjaren) in Europa en 10 669 in België toe aan de PM_{2,5}-deeltjes. De toestand is in België dus bijzonder ernstig. De Belgische burgers staan er in hoge mate aan bloot wegens de aanwezigheid van zware industrie, een erg dicht en druk bereden wegennet, alsmede een geografische ligging waardoor wij worden overspoeld door «buitenlands» fijn stof dat vanuit de overheersende windrichtingen worden aangevoerd.

In het kader van de MIRA-rapportering houdt men het op vier à vijf verloren gezonde levensjaren ten gevolge van de vervuiling met fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). De gemiddelde jaarlijks vroegtijdige sterfte ten gevolge van PM₁₀ in Vlaanderen tijdens de periode 1997-2004, trof 652 personen (of 110 vroegtijdige sterftes per 1 000 000 inwoners)⁶.

Verschillende soorten van gezondheidsproblemen

Die toename van het sterftecijfer is te wijten aan aandoeningen van de luchtwegen, aan longkanker en aan cardiovasculaire collapsen die allemaal te wijten zijn aan fijn stof. Fijn stof is bijzonder gevaarlijk voor de gezondheid, omdat het zich afzet in de fijnste vertakkingen van de longen en via de bloedsomloop ook in de andere organen, onder andere het hart. Voorts nemen PM_{2,5}-deeltjes andere allergene zwevende deeltjes (pollen enzovoort) op en vervoeren ze die tot diep in de bronchiën, wat de astmaproblemen verergert.

Talrijke specialisten zijn ervan overtuigd dat de spectaculaire toename van het aantal allergieën en astmalijders overall in Europa maar vooral in België, nauw (maar niet uitsluitend) verbonden is met luchtverontreiniging, die vooral afkomstig is van het verkeer.

⁴ CAFE Scenario Analysis Report Nr. 1 Baseline Scenarios for the Clean Air for Europe (CAFE) Programme Final Report.

⁵ Perscommuniqué EURO/08/05 Berlijn, Kopenhagen, Rome, 14 april 2005.

⁶ Milieuraapport Vlaanderen, Achtergronddocument Milieu, Mens & Gezondheid, okt. 2006, p. 44.

vie des Belges d'une durée allant de 1 à 3 ans, conclut un rapport commandé par la Commission européenne⁴. Au niveau européen, la pollution atmosphérique par les particules en suspension (ou matières particulaires) coûte à chaque personne environ 8,6 mois de sa vie, selon le Bureau régional européen de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS)⁵.

La situation en Belgique est donc plus grave que la moyenne européenne. Les PM_{2,5} formeraient la principale menace, en termes de pollution de l'air, pour la santé humaine. Ce même rapport attribue aux PM_{2,5}, respectivement, 288.000 décès prématurés par an dans l'Union européenne (soit 3 millions d'années de vie) et 10.669 en Belgique. La situation de la Belgique est donc particulièrement mauvaise. Les citoyens belges sont particulièrement exposés en raison de la présence d'industries lourdes, d'un réseau routier très dense et très fréquenté et d'une situation géographique qui nous vaut d'être envahis par des particules fines «étrangères», importées par les vents dominants.

Le rapport MIRA estime à 4 à 5 le nombre d'années de vie saine perdues en raison de la pollution aux particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}). En Flandre, la mortalité précoce annuelle moyenne due au PM₁₀ a concerné 652 personnes entre 1997 et 2004 (soit 110 décès précoces par million d'habitants)⁶.

Différents type de problèmes de santé

Cette augmentation du taux de mortalité est due à des maladies des voies respiratoires, des cancers du poumon et des défaillances cardiovasculaires générés par les particules fines. Elles sont particulièrement dangereuses pour la santé, étant donné qu'elles se déposent dans les ramifications les plus fines des poumons, et également dans les autres organes, notamment le cœur, en passant par le circuit sanguin. Par ailleurs, les PM_{2,5} captent d'autres particules allergisantes dans l'air (pollen,...) et les transportent en profondeur dans les bronches, ce qui aggrave les problèmes d'asthme.

De nombreux spécialistes sont convaincus que la spectaculaire augmentation du nombre d'allergies et de personnes souffrant de l'asthme, partout en Europe mais plus particulièrement en Belgique, est étroitement (mais pas exclusivement) liée à la pollution atmosphérique, notamment d'origine automobile.

⁴ CAFE Scenario Analysis Report Nr. 1 Baseline Scenarios for the Clean Air for Europe (CAFE) Programme Final Report.

⁵ Communiqué de presse EURO/08/05 Berlin, Copenhague, Rome, 14 avril 2005.

⁶ Milieuraapport Vlaanderen, Achtergronddocument Milieu, Mens & Gezondheid, okt. 2006, p. 44.

In België zijn er 700 à 800 000 astmalijders⁷ en de ziekte neemt snel toe. Elk jaar breidt ze zich in België uit met 5 à 6% nieuwe gevallen⁸ en is er de oorzaak van ongeveer 300 sterfgevallen per jaar, of een bruto sterfte van 3 per 100 000 per jaar; de ziekte veroorzaakt 0,28% van de sterfgevallen in de totale bevolking.

In 2020 zal van twee Europeanen er één allergisch zijn en om de 10 à 15 jaar verdubbelt het aantal allergische personen (bijna alle gevallen van astma zijn van allergische oorsprong)⁹. Uit een studie bij astmalijders blijkt dat een verhoging met 10µg/m³ PM gepaard gaat met een toename van het aantal astmacrisissen (+3%), het gebruik van een bronchodilatator (+2,9%), spoedopnamen (+3,4%) en ziekenhuisopnamen wegens astmacrisis (+1,9%).

De kosten voor de sociale zekerheid

Langetermijnblootstelling aan zwevende deeltjes heeft dus uiterst schadelijke effecten op de menselijke gezondheid en vermindert de levensverwachting. Volgens het Europees regionaal bureau van de Wereldgezondheidsorganisatie moet dus voorrang worden verleend aan de duurzame vermindering van die blootstelling en het verkleinen van de concentraties, wat substantiële besparingen zou mogelijk maken.

In de Europese Unie zou de daling van het aan zwevende deeltjes toe te schrijven sterftecijfer aldus een jaarlijkse winst van ongeveer 58 tot 161 miljard euro met zich brengen en zouden de kosten van de aan die deeltjes te wijten ziekten afnemen met 29 miljard euro per jaar¹⁰.

De maatregelen ter vermindering van de uitstoot van fijn stof

Richtlijn 1999/30/EG van de Raad van 22 april 1999 betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht¹¹ verplicht de lidstaten ertoe maatregelen te nemen zodat de grenswaarde van gemiddeld 50 µg/m³ per dag voor fijn stof maar 35 maal per jaar wordt overschreden.

⁷ Bron: *Journal du Médecin*, in *Le Soir*, 19/01/2005.

⁸ Bron: *Enquête Vivre avec l'asthme*, in *La Libre Belgique*, 28/04/2004.

⁹ Bron: GA2LEN, in *La Libre Belgique*, 20/04/2005.

¹⁰ Europees regionaal bureau van de Wereldgezondheidsorganisatie.

¹¹ PB, 29 juni 1999, L 163/41.

La Belgique compte de 700 à 800.000 asthmatiques⁷ et cette maladie est en progression rapide. L'asthme concerne 5 à 6% de nouveaux patients chaque année dans notre pays⁸ et y provoque près de 300 décès par an, soit un taux brut de mortalité de 3 pour 100.000 par an; il est responsable de 0,28% des décès dans la population générale.

En 2020, un Européen sur deux sera allergique et, tous les 10 à 15 ans, le nombre de personnes allergiques est multiplié par deux (la quasi totalité des cas d'asthme sont d'origine allergique)⁹. Chez les personnes asthmatiques, une étude a montré qu'une augmentation de 10µg/m³ de PM 10 était associée à une augmentation des crises d'asthme (+3%), à l'utilisation d'un bronchodilatateur (+2,9%), à des visites aux urgences (+3,4%) et à l'hospitalisation pour crise d'asthme (+1,9%).

Le coût pour la sécurité sociale

L'exposition à long terme aux PM a donc des effets extrêmement nocifs sur la santé humaine et diminue l'espérance de vie. Selon le bureau régional européen de l'OMS, la priorité doit donc être accordée à la réduction durable de cette exposition et à la diminution des concentrations, ce qui permettrait de réaliser des économies substantielles.

Dans l'Union européenne, la réduction de la mortalité imputable aux particules en suspension engendrerait ainsi un gain annuel estimé entre 58 et 161 milliards d'euros et le coût des maladies dues à ces particules diminuerait de 29 milliards d'euros par an¹⁰.

Les mesures pour réduire les émissions de particules fines

La Directive 1999/30/CE du Conseil du 22 avril 1999 relative à la fixation de valeurs limites pour l'anhydride sulfureux, le dioxyde d'azote et les oxydes d'azote, les particules et le plomb dans l'air ambiant¹¹ impose aux États-membres de prendre les mesures afin que la valeur de 50 µg/m³, en moyenne journalière, pour les particules fines ne puisse être dépassée que 35 fois par année civile.

⁷ *Journal du Médecin*, «Le Soir», 19/01/2005.

⁸ *Enquête «Vivre avec l'asthme»*, «La Libre Belgique», 28/04/2004.

⁹ GA2LEN, «La Libre Belgique», 20/04/2005.

¹⁰ Bureau régional de l'Europe de l'OMS.

¹¹ J.O., L 163/41, 29/06/1999.

In 2010 zal diezelfde norm maar 7 maal per jaar meer mogen worden overschreden.

De jaargrenswaarde voor de bescherming van de menselijke gezondheid bedraagt sinds 1 januari 2005 40 µg/m³ en moet tegen 1 januari 2010 zijn gehalveerd. In 2007 heeft de gemiddelde concentratie PM10 die waarde van 40 µg overschreden in twee Belgische stations, met name Marchienne-au-Pont (51 µg) en Oostrozebeke (41 µg).

Het ligt weliswaar voor de hand dat de industriële bronnen van de uitstoot van fijn stof beter onder controle moeten worden gehouden aan de hand van aangepaste milieuvergunningen, maar een van de manieren om die grenswaarden in acht te doen nemen, bestaat erin de uitstoot van fijn stof door dieselmotoren terug te dringen. Bedoeling is te komen tot een algemene vermindering van het gebruik van motorvoertuigen, meer bepaald van diesellootvoertuigen, en op een steeds drastischer wijze de schadelijke uitstoot van die motoren te verlagen.

Voor de nieuwe voertuigen die op de markt worden gebracht:

De Europese «Euro»-normen, die een almaar verdergaande verlaging van de vervuilende uitstoot van de lichte voertuigen opleggen, gaan in die richting. De Euro 4-norm van 2005 is achterhaald als gevolg van het aannemen van de Euro 5 en Euro 6-normen (verordening van 2 juli 2007¹²). De daaraan gerelateerde maatregelen zijn respectievelijk vanaf september 2009 en 2014 van kracht.

Wat de diesellootvoertuigen betreft, dat wil zeggen de overgrote meerderheid van de in België gekochte nieuwe voertuigen, voorziet Euro 5 in een maximumuitstoot van fijn stof van 5 milligram per kilometer (mg/km), wat neerkomt op een verlaging van de uitstoot van 80% in vergelijking met Euro 4. De Euro 5-norm zal vanaf 1 september 2009 van toepassing zijn wat de goedkeuring, en vanaf 1 januari 2011 ook, wat de inschrijving en de verkoop van de nieuwe types van voertuigen betreft. Na die datum zullen de lidstaten de goedkeuring, de immatriculatie, de verkoop en de indienststelling van de voertuigen die niet voldoen aan die emissiegrenzen moeten weigeren.

¹² Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie. Adres: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:171:0001:01:NL:HTML>

En 2010, la même norme de 50 µg/m³, en moyenne journalière, ne pourra être dépassée plus de 7 fois par année civile.

Quant à la valeur limite annuelle pour la protection de la santé humaine, elle est de 40 µg/m³ depuis le 1^{er} janvier 2005 et sera de 20 µg/m³ au 1^{er} janvier 2010. Or, en 2007, la moyenne des concentrations de PM10 a dépassé cette valeur de 40µg en deux stations en Belgique: Marchienne au Pont (51µg) et Oostrozebeke (41µg).

S'il est évident que les sources industrielles d'émissions de particules doivent être mieux maîtrisées par des permis d'environnement adaptés, une des manières de faire respecter ces valeurs limites est de réduire les émissions de particules fines générées par les moteurs diesel. Il s'agit de parvenir à une réduction globale des déplacements motorisés, effectués notamment au moyen de véhicules fonctionnant au diesel, et de réduire de manière drastique les émissions nocives de ces moteurs.

Pour les nouveaux véhicules mis sur le marché:

C'est dans ce sens que vont les normes européennes «Euro», qui imposent une réduction toujours plus poussée des émissions polluantes des véhicules légers. La norme Euro 4 de 2005 est devenue obsolète suite à l'adoption des normes Euro 5 et Euro 6 (règlement du 2 juillet 2007¹²), dont les mesures entreront respectivement en vigueur en septembre 2009 et 2014.

En ce qui concerne les voitures diesel, soit la très grande majorité des véhicules neufs achetés en Belgique, Euro 5 prévoit un taux maximum d'émission de particules de 5 milligrammes par kilomètre (mg/km), soit une réduction de 80% des émissions par rapport à Euro 4. La norme Euro 5 sera applicable à compter du 1^{er} septembre 2009, en ce qui concerne la réception, et du 1^{er} janvier 2011, en ce qui concerne l'immatriculation et la vente des nouveaux types de véhicules. Passée cette date, les États-membres devront refuser la réception, l'immatriculation, la vente et la mise en service des véhicules qui ne respectent pas ces limites d'émission.

¹² Règlement n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 20 juin 2007, relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Adresse: <http://www.europa.eu/scadplus/leg/fr/lvb/l28186.html>.

In de praktijk verplicht dat gehalte van 5 mg/km de constructeurs ertoe roetfilters te plaatsen. Die filters kunnen de uitstoot van fijn stof tot 90% verlagen. De lidstaten worden echter ook verzocht te zorgen voor fiscale stimulansen die tot doel hebben ertoe aan te moedigen vlugger nieuwe grenswaarden in te voeren. Krachtens de programmawet van 4 april 2007¹³ wordt in België, in geval van aankoop van een auto voor dubbel gebruik of van een minibus, sinds 1 juli 2007 de factuur met 200 euro verlaagd. Die verlaging moet worden beschouwd als een eerste stap en ook hier kunnen de buurlanden model staan voor wat komen moet.

Voor het bestaande wagenpark:

Sommigen landen moedigen het plaatsen van deeltjes- of roetfilters in de bestaande voertuigen sterk aan, met name Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland. Er bestaan netwerken voor de verkoop en de uitrusting van de voertuigen. De installatie van die filters kost 600 à 1 000 euro. In België zijn de concessiehouders nog niet aan dat soort van vragen gewend. Die prestaties moeten dus aantrekkelijk worden gemaakt, zowel voor de klant als voor de concessiehouders.

De filters die in bestaande voertuigen worden geplaatst, zijn inzake uitstoot minder efficiënt dan de filters die in de nieuwe voertuigen zijn geïnstalleerd. Toch bereiken ze 40 à 60% van de verlaging van de uitstoot van fijn stof.

Tot slot zal een en ander ook op het goederenvervoer betrekking moeten hebben: om de uitstoot van fijn stof drastisch terug te dringen, moeten de te nemen maatregelen ook voor de vrachtwagens en voor de schepen gelden.

2) DE VOORDELEN VAN LPG

Ook het plaatsen van lpg-systemen in benzinevoertuigen (waardoor ze op gas kunnen rijden) is een middel om de luchtvervuiling te beperken.

Lpg is de afkorting voor *Liquefied Petroleum Gas*. Dit is een verzamelnaam voor een mengsel van vluchtige koolwaterstofverbindingen uit aardolie en aardgas.

Ce taux de 5mg/km impose donc, dans les faits, l'installation des filtres à particules pour les constructeurs; filtres qui peuvent réduire jusqu'à 90% l'émission de particules fines. Mais les États-membres sont également invités à mettre en place des incitations fiscales visant à encourager l'anticipation de nouvelles valeurs limites. En Belgique, en cas d'acquisition d'une voiture, voiture mixte ou d'un minibus équipé d'un filtre à particules, la loi-programme du 4 avril 2007¹³ prévoit, depuis le 1^{er} juillet 2007, une réduction de la facture, qui s'élève à 200 euros. Il faut voir cette réduction comme un premier pas et, ici aussi, les pays voisins peuvent nous inspirer pour la suite.

Pour le parc des véhicules existants:

Certains pays encouragent fortement l'installation de filtres à particules ou à suie sur les véhicules existants; c'est le cas de l'Allemagne, de l'Autriche et de la Suisse. Des filières de vente et d'équipement des véhicules existent; le placement de ces filtres coûte entre 600 et 1.000 euros. En Belgique, les concessionnaires ne sont pas encore habitués à ce genre de demande et il est donc nécessaire de rendre ces prestations intéressantes, tant pour le client que pour les concessionnaires.

Le placement de filtres sur les véhicules existants est moins performant en termes de réduction d'émissions que les filtres intégrés dans les nouveaux véhicules, mais ils atteignent 40 à 60% de réduction d'émissions de particules.

Enfin, il faudra aussi inclure le transport de marchandises: il est indispensable d'intégrer les camions, mais aussi les bateaux, dans les mesures à prendre, en vue de réduire de manière drastique les émissions de particules fines dans l'air.

2) LES AVANTAGES DU LPG

L'installation de systèmes LPG (systèmes permettant aux véhicules de rouler au gaz) sur les voitures à essence est, à court terme, également un moyen de réduire la pollution atmosphérique.

Le sigle LPG est l'abréviation de *Liquefied Petroleum Gas*. Il s'agit d'une appellation générique désignant un mélange d'hydrocarbures volatiles de pétrole et de gaz naturel.

¹³ Programmawet DOC 51 3058/001, blz. 35 en 203.

¹³ Loi Programme 3058/001, pp. 35 et 203

Lpg is vandaag de meest milieuvriendelijke brandstof die op commerciële schaal verkrijgbaar is. LPG scoort voor alle vervuilende stoffen beter dan benzine en voor NOX en kleine deeltjes ook beter dan diesel. LPG stoot geen roetdeeltjes, noch lood of zwavel uit, veroorzaakt 30 tot 80% minder uitstoot van koolwaterstoffen, 70 tot 95% minder CO, 70 tot 95% minder NOX.

Een lpg-motor produceert minder lawaai. Belangrijk zijn ook de lage emissies bij koude start. Volgens VITO zal de koude start, d.w.z. de eerste minuut van een rit, in de toekomst verantwoordelijk zijn voor 50% van de emissies van de hele rit.

Lpg biedt verder het voordeel dat het beschikbaar is in bijna alle wagenmerken en types. Het uitgebreide netwerk aan lpg-tankstations in België maken dat ook de brandstofbevoorrading geen echt probleem vormt. Behalve in Nederland is er nergens in Europa zo'n uitgebreid net lpg-tankstations als in België (650-tal plaatsen). In de meeste Europese landen is lpg redelijk tot goed verkrijgbaar. De gewone gebruiker kan dan ook gemakkelijk worden bevoorrad.

De installatie van een lpg-tank kost tussen de 2 000 en 2 500 euro. De meerkost van een wagen die met een lpg-tank is uitgerust, is relatief klein en het terugverdien-effect is dan ook groot (aan 10 000 km per jaar bedraagt de terugverdientijd zo'n vijf jaar). Een personenwagen op lpg kost per kilometer ongeveer hetzelfde als een personenwagen op diesel (18,5 euro). De brandstofkosten zijn bij lpg-wagens zeer laag en de belastingsgraad bedraagt slechts 26% (MIRA/2004/04).

Maar de aanschafprijs van deze wagens ligt een pak hoger en dus blijven de lpg-wagens ondervetegenwoordigd in het wagenpark (1,6% in 2002). Het verbod op parkeren dat vele eigenaars van overdekte garages instellen voor lpg-wagens blijft ook een hinderpaal.

Alhoewel het aantal wagens in ons land blijft stijgen (het wagenpark omvat bijna vijf miljoen wagens), daalde in 2003 het aantal voertuigen dat rondrijdt op lpg voor het eerst. Ook en vooral omdat de paarsgroene ondersteuningsmaatregelen voor lpg door paars niet werden verdergezet. Wagens op lpg vertegenwoordigen op dit ogenblik slechts 1% van het totale wagenpark in België (cijfers van het NIS), tegenover 49% dieselwagens en 50% bezinewagens.

Le LPG est, à l'heure actuelle, le carburant le plus écologique qui soit commercialisé. Le LPG obtient un meilleur score que l'essence pour tous les polluants et un meilleur score que le diesel pour le NOX et les particules fines. La combustion du LPG ne rejette pas de particules de suie, ni de plomb, ni de soufre, elle produit 30 à 80% d'hydrocarbures en moins, 70 à 95% de CO en moins et 70 à 95% de NOX en moins.

Un moteur LPG est moins bruyant. Les faibles émissions produites au démarrage à froid constituent également un élément important. Selon la VITO, le démarrage à froid, c'est-à-dire la première minute d'un trajet, sera responsable à l'avenir de 50% des émissions produites au cours de la totalité du trajet.

Le LPG présente en outre l'avantage d'être disponible dans presque toutes les marques automobiles et tous les modèles. Eu égard à la densité du réseau de stations-service LPG en Belgique, l'approvisionnement en carburant ne constitue pas non plus un véritable problème. À l'exception des Pays-Bas, il n'existe nulle part en Europe un réseau aussi dense de stations-service LPG qu'en Belgique (quelque 650 stations-service). Dans la plupart des pays européens, le LPG est relativement bien disponible. L'utilisateur ordinaire peut dès lors s'approvisionner facilement.

L'installation d'un réservoir LPG coûte de 2.000 à 2.500 euros. Le surcoût d'une voiture équipée d'un réservoir LPG est relativement faible, et les retombées positives sont dès lors importantes (si l'on parcourt 10.000 km par an, le délai d'amortissement est de cinq ans). Une voiture particulière équipée au LPG a, à peu près, le même coût au kilomètre qu'une voiture particulière au diesel (18,5 euros). Les taxes sur les carburants sont très basses pour le LPG et le taux d'imposition n'est que de 26% (MIRA/2004/04).

Le prix d'achat des véhicules au LPG est cependant sensiblement plus élevé et ceux-ci restent dès lors sous-représentés dans le parc automobile (1,6% en 2002). L'interdiction faite par de nombreux propriétaires de parkings souterrains aux véhicules équipés au LPG d'accéder auxdits parkings reste également un obstacle.

Bien que le nombre de voitures continue à augmenter dans notre pays (le parc automobile compte près de cinq millions de voitures), le nombre de véhicules roulant au LPG a diminué pour la première fois en 2003. Cette situation est due surtout au fait que les mesures de soutien prises par le gouvernement arc-en-ciel en faveur du LPG n'ont pas été poursuivies par la violette. À l'heure actuelle, les véhicules équipés au LPG ne représentent qu'un pour cent de la totalité du parc automobile en Belgique (chiffres de l'INS), contre 49% pour les véhicules diesel et 50% pour les véhicules essence.

Onder Paarsgroen werd een pakket aan maatregelen genomen om lpg te promoten:

- voor nieuwe lpg-wagens werd een korting op de belasting op inverterstelling (BIV) van 298 euro, beperkt tot het maximaal bedrag te betalen BIV, ingevoerd;
- voor bestaande benzinewagens werd een lpg-ombouwpremie ingevoerd van 508,18 euro (KB van 9/5/2001). Deze premie werd uitgekeerd in 2001 en 2002 maar werd in 2003 door paars niet verdergezet;
- Er werd gewerkt aan een aanpassing van de regelgeving rond parkeren van lpg-wagens in overdekte garages. Ondanks een positief advies van de Hoge Raad voor Brand en Ontploffingen neemt de huidige minister van Mobiliteit géén besluit om lpg-wagens eindelijk toe laten in ondergrondse garages;
- Betere opleiding voor lpg-installateurs en betere veiligheidsnormen voor lpg-installaties;
- Een lpg-promotiecampagne met folders en affiches.

3) VOORGESTELDE MAATREGELEN

Betreffende de preventie van fijn stof:

Voor personenwagens is federaal een premie van kracht sinds 1 juli 2007 voor **nieuwe** dieselwagens en dan slechts voor de meest milieuvriendelijke modellen (wagens die minder dan 130 gram CO₂ uitstoten per kilometer): dat waren 1 400 wagens van de in totaal 526 000 nieuwe wagens die verkocht werden in 2006 of 0,26%. Deze maatregel is niet meer dan oogverblindende. Terwijl er juist nood is aan een doortastend beleid.

Dit wetsvoorstel wil verder gaan en een structureel beleid tot ondersteuning van het plaatsen van roetfilters oprichten, vergelijkbaar met dat van Nederland.

Een premie van 600 euro wordt toegekend, niet alleen bij de aankoop van een voertuig uitgerust met een roetfilter die voldoet aan de vereisten van de Euro 5-norm, maar ook voor de plaatsing van dergelijke filters in voer- of vaartuigen die al in gebruik zijn, ongeacht of het daarbij gaat om privévoertuigen, taxi's, bestelwagens, vrachtwagens, schepen of binnenvaartuigen. Zodoende zal de markt van de installatie van de filters zich kunnen ontwikkelen.

Enkel met een aantrekkelijke premiereregeling voor vrachtwagens én personenwagens, kan het verschil worden gemaakt. Immers, op die manier kan 80 tot 90% van de vervuiling met fijn stof worden vermeden.

Le gouvernement arc-en-ciel a pris une série de mesures pour promouvoir le LPG:

- pour les nouvelles voitures au LPG, il a accordé une réduction de la taxe de mise en circulation (TMC) de 298 euros, limitée au montant maximum de TMC à payer;
- pour les voitures à essence existantes, il a octroyé une prime de conversion au LPG de 508,18 euros (arrêté royal du 9 mai 2001). Cette prime a été versée en 2001 et en 2002, mais n'a pas été reconduite par le gouvernement violet en 2003;
- il s'est attelé à adapter la réglementation relative à l'accès des véhicules LPG aux parkings couverts. Malgré un avis positif du Conseil supérieur de la sécurité contre l'incendie et l'explosion, l'actuel ministre de la Mobilité ne prend aucune décision afin d'autoriser, enfin, l'accès aux parkings souterrains aux véhicules LPG;
- il a amélioré la formation des installateurs LPG, ainsi que les normes de sécurité des installations LPG;
- Il a lancé une campagne de promotion du LPG, au moyen de brochures et d'affiches.

3) MESURES PROPOSÉES

Concernant la prévention des particules:

Pour les voitures particulières, une prime est prévue au niveau fédéral depuis le 1^{er} juillet 2007 pour les **nouveaux** véhicules diesel, mais seulement pour les modèles les moins polluants (voitures qui rejettent moins de 130 grammes de CO₂ par kilomètre), soit 1.400 des 526.000 nouvelles voitures vendues au total en 2006, ou 0,26%. Cette mesure n'est rien d'autre que de la poudre aux yeux, alors qu'il conviendrait précisément de mener une politique active.

La présente proposition de loi veut aller plus loin et mettre en place une politique structurelle qui vise à soutenir le placement d'un filtre à particules, et qui soit comparable à la politique néerlandaise.

Une prime de 600 euros est octroyée, non seulement à l'achat d'un véhicule équipé d'un filtre à particules qui rencontre les exigences de la norme Euro 5, mais aussi pour le placement de tels filtres sur des véhicules en circulation, qu'il s'agisse de voitures privées, de taxis, de camionnettes, de camions, de bateaux et péniches. Le marché du placement des filtres pourra, dès lors, être développé.

Ce n'est qu'avec un système de primes attrayant pour les camions et les voitures particulières que l'on pourra faire la différence. En effet, 80 à 90% de la pollution par les particules fines pourrait être évitée de cette manière.

Ten slotte zullen de federale overheidsdiensten bijdragen tot de verlaging van de uitstoot van fijn stof en zullen zij het goede voorbeeld geven door hun dieselwagens uit te rusten met roetfilters en door nieuwe voertuigen aan te kopen die met dergelijke filters zijn uitgerust.

Wat lpg betreft:

Met dit wetsvoorstel vragen de indieners de herinvoering van de lpg-premie ten bedrage van 1 000 euro. Deze premie was erg succesvol in de jaren 2002 en 2003: meer dan 20 000 benzinewagens werden dankzij de premie (500 euro in die periode) omgeschakeld naar lpg, en het aandeel lpg-wagens in het Belgische wagenpark steeg substantieel. Het aandeel van lpg-wagens t.a.v. de benzine- en dieselwagens is echter nog steeds marginaal. Het doel zou kunnen zijn om jaarlijks 12 000 wagens om te bouwen tot lpg-wagens. Deze éénmalige tegemoetkoming kan worden gecombineerd met een permanente lastenverlaging op gewestniveau: de verkeersbelasting op lpg-wagens zou best worden gehalveerd¹⁴.

Op termijn (tegen 2012) moet het zo mogelijk zijn om 10% van het wagenpark om te schakelen naar lpg.

Enfin, les Services publics fédéraux contribueront à la réduction des émissions de particules fines, et donneront le bon exemple en équipant les véhicules diesels des services publics fédéraux de filtres à particules, et en achetant de nouveaux véhicules équipés de ces mêmes filtres.

Concernant le LPG

En déposant la présente proposition de loi, nous demandons le rétablissement de la prime LPG, à concurrence d'un montant de 1.000 euros. Cette prime a eu beaucoup de succès dans les années 2002 et 2003: plus de 20.000 voitures à essence ont été transformées pour pouvoir rouler au LPG grâce à cette prime (500 euros au cours de cette période) et la part des voitures LPG dans le parc automobile belge a augmenté de manière substantielle. La part des voitures LPG par rapport aux voitures à essence et diesel est toutefois toujours marginale. L'objectif pourrait être de transformer annuellement 12.000 voitures en voitures LPG. Cette intervention unique pourrait être combinée avec une réduction de charges permanente au niveau régional: le mieux serait de réduire de moitié la taxe de circulation sur les voitures LPG¹⁴.

À terme (d'ici 2012), il doit ainsi être possible de faire passer au LPG 10% du parc automobile.

Thérèse SNOY ET D'OPPUERS (Ecolo-Groen!)
 Tinne VAN DER STRAETEN (Ecolo-Groen!)
 Stefaan VAN HECKE (Ecolo-Groen!)
 Muriel GERKENS (Ecolo-Groen!)
 Meyrem ALMACI (Ecolo-Groen!)
 Juliette BOULET (Ecolo-Groen!)
 Wouter DE VRIENDT (Ecolo-Groen!)
 Georges GILKINET (Ecolo-Groen!)
 Jean-Marc NOLLET (Ecolo-Groen!)

¹⁴ D.w.z. dat we de aanvullende belasting op lpg willen afschaffen. Daarvoor moeten dan ook afspraken worden gemaakt tussen het gewest en de federale overheid of Europa, want we willen niet dat dit leidt tot een accijnsverhoging voor de lpg.

¹⁴ Cela signifie que nous voulons supprimer la taxe complémentaire sur le LPG. Des accords doivent dès lors être conclus à cet effet entre la région et l'État fédéral ou l'Europe, car nous n'entendons pas que cela entraîne une augmentation des accises pour le LPG.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

Artikel 147, § 2, van de programmawet van 27 april 2007 wordt vervangen als volgt:

«§ 2. Mits de factuur wordt voorgelegd, wordt een korting verleend voor de uitgaven die werkelijk zijn betaald om een personenauto, een auto voor dubbel gebruik of een minibus met dieselmotor in nieuwe staat te verwerven voor zover die motor standaard is uitgerust met een roetfilter en die minder dan 130 gram CO₂ per kilometer uitstoot.

Mits de factuur wordt voorgelegd, wordt een korting verleend voor de uitgaven die werkelijk zijn betaald om een personenauto, een auto voor dubbel gebruik of een minibus met dieselmotor uit te rusten met een roetfilter.

De in het eerste en het tweede lid bedoelde korting is gelijk aan 600 euro en wordt toegekend aan de recht-hebbende door toedoen van de leverancier van de in het eerste lid bedoelde voertuigen, dan wel van de instal-lateur die de in het tweede lid bedoelde voertuigen heeft uitgerust met de roetfilter.

De in het eerste lid bedoelde korting wordt verleend voor elke personenauto, auto voor dubbel gebruik of minibus die vóór 1 januari 2011 in nieuwe staat wordt verkocht.

Voor de toepassing van deze paragraaf mag de roet-filter maximaal 5 mg deeltjes per kilometer doorlaten.».

Art. 3

Artikel 147, § 3, van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

«§ 3. Mits de factuur wordt voorgelegd, wordt een korting verleend voor de uitgaven die werkelijk zijn be-taald om auto's, bussen, vrachtwagens en schepen uit te rusten met een lpg-installatie.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'article 147, § 2, de la loi programme du 27 avril 2007 est remplacé comme suit:

«§ 2. Il est accordé une réduction sur facture pour les dépenses effectivement payées pour acquérir à l'état neuf une voiture, une voiture mixte ou un minibus doté d'un moteur diesel, pour autant que ce moteur soit équipé d'origine d'un filtre à particules et qu'il émette moins de 130 grammes de CO₂ par kilomètre.

Il est accordé une réduction sur facture pour les dé-penses effectivement payées pour équiper d'un filtre à particules une voiture, une voiture mixte ou un minibus doté d'un moteur diesel.

La réduction visée aux alinéas 1^{er} et 2 est égale à 600 euros et est accordé à l'ayant droit par le fournisseur des véhicules visés à l'alinéa 1^{er} ou par l'installateur du filtre à particules installé sur des véhicules visés à l'alinéa 2.

La réduction visée à l'alinéa 1^{er} est accordée pour toute voiture, voiture mixte ou minibus, vendu à l'état neuf avant le 1^{er} janvier 2011.

Pour l'application du présent paragraphe, le filtre à particules doit émettre au maximum 5mg de particules par kilomètre.».

Art. 3

L'article 147, § 3, de la même loi est remplacé comme suit:

«§ 3. Il est accordé une réduction sur facture pour les dépenses effectivement payées en vue d'équiper les voi-tures, bus, camions et bateaux d'une installation LPG.

Bij de personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen komen alleen de modellen die minder dan 180 gram CO₂ per kilometer uitstoten in aanmerking voor de voor de lpg-installatie bestemde premie. Die beperking wat de in aanmerking komende voertuigen betreft, zal tweejaarlijks worden herzien volgens de evolutie van het wagenpark.

De bedoelde korting is gelijk aan 1 000 euro en wordt toegekend aan de rechthebbende door toedoen van de installateur van de in het eerste lid bedoelde lpg-installatie.».

Art. 4

Artikel 147, § 4, van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

«§ 4. Mits de factuur wordt voorgelegd, wordt een korting verleend voor de uitgaven die werkelijk zijn betaald om een vrachtwagen, een bus, een autocar of een schip met dieselmotor uit te rusten met een roetfilter.

De in het eerste lid bedoelde korting is gelijk aan 1 000 euro en wordt toegekend aan de rechthebbende door toedoen van de installateur die een in datzelfde lid bedoeld voer- of vaartuig heeft uitgerust met de roetfilter.

Voor de toepassing van deze paragraaf mag de roetfilter maximaal 20 mg deeltjes per kWh doorlaten.»;

Art. 5

Artikel 147, § 5, van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

«§ 5. Deze toegestane kortingen worden door de Staat als een element van de prijs van de in §§ 1, 2, 3 en 4 gedane bedoelde uitgaven aan de leverancier betaald.

Elke korting moet op duidelijk identificeerbare wijze op de factuur vermeld staan.».

Art. 6

Artikel 147 van dezelfde wet wordt aangevuld met een § 6, luidende:

«§ 6. De bedragen bedoeld in de §§ 1, 2, 3 en 4 worden geïndexeerd overeenkomstig artikel 178, §§ 1 en 3, 2°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992.».

En ce qui concerne les voitures, voitures mixtes et minibus, seuls les modèles émettant moins de 180 grammes de CO₂ par kilomètre sont éligibles à la prime pour l'installation LPG. Cette limite d'éligibilité sera revue en fonction de l'évolution du parc automobile, tous les deux ans.

La réduction visée est égale à 1.000 euros et est accordé à l'ayant droit par l'installateur de l'installation LPG visé à l'alinéa 1^{er}.».

Art. 4

L'article 147, § 4, de la même loi est remplacé comme suit:

«§ 4. Il est accordé une réduction sur facture pour les dépenses effectivement payées en vue d'équiper d'un filtre à particules un camion, bus, car ou bateau doté d'un moteur diesel.

La réduction visée à l'alinéa 1^{er} est égale à 1.000 euros et est accordée à l'ayant droit par l'installateur du filtre à particules installé sur un véhicule visé à l'alinéa 2.

Pour l'application du présent paragraphe, le filtre à particules doit émettre au maximum 20mg de particules par kWh.».

Art. 5

L'article 147, § 5, de la même loi est remplacé comme suit:

«§ 5. Les réductions accordées sont payées par l'État au fournisseur, comme élément du prix des dépenses effectuées, visées aux §§ 1^{er}, 2, 3 et 4.

Toute réduction devra figurer, de manière clairement identifiable, sur la facture.».

Art. 6

L'article 147 la même loi est complété par un paragraphe 6, rédigé comme suit:

«§ 6. Les montants visés aux §§ 1^{er}, 2, 3 et 4 sont indexés, conformément à l'article 178, §§ 1^{er} et 3, 2°, du Code des impôts sur le revenu 1992.».

Art. 7

Voor elke verhoging van de verkoop- en installatieprijs van een roetfilter of lpg-installatie is vooraf de toestemming vereist van de voor Economische Zaken bevoegde minister, zulks overeenkomstig de procedure tot prijsverhogingsaanvraag zoals is bepaald in het ministerieel besluit van 20 april 1993 houdende bijzondere bepalingen inzake prijzen.

Art. 8

Alle nieuwe voertuigen met dieselmotor die de federale overheidsdiensten vanaf de inwerkingtreding van deze wet aankopen, moeten verplicht zijn uitgerust met een aan de Euro 5-norm beantwoordende roetfilter.

16 januari 2008

Art. 7

Toute augmentation du prix de vente et d'installation d'un filtre à particules ou d'une installation LPG est soumise à une autorisation préalable du ministre qui a les Affaires économiques dans ses attributions, conformément à la procédure de demande de hausse de prix prévue par l'arrêté ministériel du 20 avril 1993 portant dispositions particulières en matière de prix.

Art. 8

Tous les nouveaux véhicules dotés d'un moteur diesel, qui sont achetés par les services publics fédéraux à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi, devront obligatoirement être équipés d'un filtre à particules, répondant à la norme Euro 5.

16 janvier 2008

Thérèse SNOY ET D'OPPUERS (Ecolo-Groen!)
 Tinne VAN DER STRAETEN (Ecolo-Groen!)
 Stefaan VAN HECKE (Ecolo-Groen!)
 Muriel GERKENS (Ecolo-Groen!)
 Meyrem ALMACI (Ecolo-Groen!)
 Juliette BOULET (Ecolo-Groen!)
 Wouter DE VRIENDT (Ecolo-Groen!)
 Georges GILKINET (Ecolo-Groen!)
 Jean-Marc NOLLET (Ecolo-Groen!)