

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1969-1970

14 APRIL 1970

WETSVOORSTEL

betreffende de luchtverontreiniging
veroorzaakt door uitlaatgassen van motorvoer-
tuigen.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De Belgische kaderwet van 28 december 1964 verleent de Minister van Volksgezondheid bevoegdheid in de diverse gebieden waar zich een probleem van luchtverontreiniging stelt.

Ongelukkig bleef de wet van 1964 praktisch dode letter en zijn tot dusver geen uitvoeringsbeslissingen — op één onbelangrijke na — verschenen.

Deze nalatigheid wijst op een grove veronachtzaming vanwege de uitvoerende macht ten opzichte van de wetgever. Het lijkt dan ook gepast dat maatregelen zouden worden getroffen om langs andere wegen dan uitvoeringsbesluiten de luchtverontreiniging te bestrijden.

Doorgaans is men het erover eens om in deze aangelegenheid hoofdfactoren te onderscheiden :

- de industriepollutie;
- de huisbrand;
- de luchtverontreiniging door de uitlaat- en verdampingsgassen van motorvoertuigen.

Deze laatste factor wordt steeds belangrijker.

In België wordt het aantal auto's thans op twee miljoen geraamd; het aantal motorvoertuigen neemt nog steeds toe en alhoewel er geen preciese gegevens voorhouden zijn, zal men de grenzen van de waarheid niet te buiten gaan, indien men vooropstelt dat thans mag de pollutie door autovoertuigen meer dan 1/3^e van de totale luchtverontreiniging in België veroorzaakt. Dit percentage loopt uiteraard op in de grote agglomeraties.

Chambre des Représentants

SESSION 1969-1970

14 AVRIL 1970

PROPOSITION DE LOI

relative à la pollution atmosphérique provoquée
par les gaz d'échappement des véhicules auto-
moteurs.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La loi-cadre du 28 décembre 1964 donne au Ministre de la Santé publique des pouvoirs dans divers domaines où se pose le problème de la pollution atmosphérique.

Malheureusement, la loi de 1964 est restée pratiquement lettre morte et aucun arrêté d'exécution — sauf un, peu important — n'a paru jusqu'à présent.

Cette négligence révèle, de la part du pouvoir exécutif, une grave méconnaissance de la volonté du législateur. Aussi paraît-il indiqué de prendre des mesures en vue de combattre, par d'autres voies que des arrêtés royaux, la pollution atmosphérique.

On s'accorde généralement à distinguer, en la matière, trois facteurs principaux :

- la pollution industrielle;
- la combustion domestique;
- la pollution atmosphérique, due aux gaz d'échappement et de condensation des véhicules automoteurs.

Ce dernier facteur devient de plus en plus important.

Actuellement, le nombre d'automobiles est estimé, en Belgique, à deux millions; le nombre de véhicules automoteurs ne cesse de croître et, bien qu'il n'existe à ce sujet aucune donnée précise, on ne risque pas d'exagérer en évaluant à plus d'un tiers de la pollution atmosphérique totale la pollution causée, en Belgique, par les véhicules automoteurs. Cette fraction augmente évidemment dans les grandes agglomérations.

In 1967 werden in België zowat 1 700 000 ton benzine en 725 000 ton stookolie voor het verkeer verbruikt.

Dit betekent dat grosso modo 200 000 ton pollutiestoffen in dat jaar in de atmosfeer gestuwd werden.

De verontreiniging door motorvoertuigen wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door uitlaatgassen. Een kleiner gedeelte komt in de lucht door verdamping uit de carburators en tanks. Dit laatste gebeurt vooral bij warm weer.

De gevaarlijkste stof is koolmonoxyde die bij een belangrijke concentratie een werkelijk stikgas wordt.

Voorts zijn er een aantal koolwaterstoffen, te weten deeltjes van motorbrandstoffen die niet volledig verbrand zijn. Zij verwekken giftige aldehyden die vooral de ogen en de ademhalingsorganen aantasten. De uitlaatrook van de auto brengt ook stikstofoxyde voort dat zich in aanraking met de lucht in stikstofperoxyde wijzigd.

Ten slotte zijn er nog diverse andere deeltjes of gassen die corrosief werken en waarvan sommige kankerverwekkend kunnen zijn.

Sommige benzine-additieven dragen eveneens toe tot de luchtverontreiniging, voornamelijk lood (loodtetraethyl) dat gebruikt wordt om « het kloppen » tegen te gaan en een bijzonder gevaarlijk cumulatief product is, en butaan dat de vervluchting van benzine vergemakkelijkt.

Het past derhalve dat de wet zich op twee punten toespitst :

1. de pollutie veroorzaakt door de gebrekkige verbranding van gassen, wat een aanpassing van de voertuigen vergt; en
2. deze te wijten aan de samenstelling van de benzine zelf.

Het eerste punt wordt in diverse landen wettelijk gecontroleerd. De automobielfabrikanten hebben zich doorgaans op twee manieren naar de wettelijke maatregelen geschikt : hetzij door het plaatsen van een apparaat op de uitlaat (naverbrander), hetzij door de aanpassing van de motor (katalyserend brandstofwisselaar) waardoor de efficiëntie zodanig verhoogd wordt dat volledige verbranding optreedt.

Deze systemen maken het mogelijk de pollutie van de voornaamste gevaarlijke stoffen te beperken (kooloxyde vormt in normale omstandigheden 3,8 % van het volume van de uitlaatgassen; de koolwaterstoffen vertegenwoordigen in normale omstandigheden 0,39 %).

De stikstofoxyden daarentegen zijn moeilijker te controleren. Aan de techniek ter bestrijding van de door deze stoffen verwerkte pollutie is blijkbaar nog niet de laatste hand gelegd.

Door een Amerikaanse automobielfabriek werd onlangs een nieuw toestel op de markt gebracht dat toelaat de uitwaseringen van koolwaterstof en koolmonoxyde te meten, terwijl de motor aan een vast toerental draait, binnen een werkplaats.

Wat anderzijds de controle van de pollutie door bepaalde benzine-additieven betreft, lijkt deze techniek weinig problemen te stellen, vermits nu reeds bepaalde grote firma's loodvrije additieven op de markt brengen.

En 1967, quelque 1 700 000 tonnes d'essence et 725 000 tonnes de mazout ont été consommées pour les besoins de la circulation en Belgique.

Cela signifie, *grosso modo*, que 200 000 tonnes de matières polluantes ont été dispersées, cette année, dans l'atmosphère.

La pollution causée par les véhicules automoteurs provient essentiellement des gaz d'échappement. Une part plus faible est due à la condensation du contenu des carburateurs et des réservoirs, surtout par temps chaud.

La matière la plus dangereuse est le monoxyde de carbone, qui, fortement concentré, devient un véritable gaz asphyxiant.

Il y a, en outre, un certain nombre d'hydrocarbures, c'est-à-dire de particules de carburant non complètement brûlé. Ils produisent des aldéhydes toxiques qui attaquent surtout les yeux et les organes de la respiration. La fumée d'échappement des automobiles contient également de l'oxyde d'azote, qui se transforme en peroxyde d'azote au contact de l'air.

Enfin, il existe encore divers autres gaz ou particules qui ont une action corrosive et dont certains peuvent être cancérogènes.

Certains additifs à l'essence contribuent également à la pollution atmosphérique, notamment le plomb (tétraéthyle de plomb), utilisé pour prévenir le « cognage » et constituant un produit accumulant particulièrement dangereux, ainsi que le butane, qui favorise la volatilisation de l'essence.

Il convient donc que la loi porte sur deux points :

1. la pollution causée par une combustion imparfaite des gaz et qui requiert une adaptation des véhicules;
2. la pollution due à la composition de l'essence.

La première fait, dans divers pays, l'objet d'un contrôle légal. En règle générale, les fabricants d'automobiles ont utilisé deux procédés pour se conformer aux dispositions légales : ils ont soit placé un appareil sur le tuyau d'échappement (dispositif de postcombustion), soit adapté le moteur (échangeur-catalyseur de carburant) pour en accroître l'efficacité de manière telle qu'il s'opère une combustion complète.

Ces systèmes permettent de limiter la pollution causée par les principales substances dangereuses (dans des circonstances normales, l'oxyde de carbone constitue 3,8 % du volume des gaz d'échappement et les hydrocarbures atteignent 0,39 %).

En revanche, les oxydes azotiques sont d'un contrôle plus malaisé. Il semble que la technique de la lutte contre la pollution causée par ces substances ne soit pas encore tout à fait au point.

Une usine américaine d'automobiles vient de lancer sur le marché un nouvel appareil permettant de mesurer les émanations d'hydrocarbures et de monoxydes de carbone, lorsque le moteur tourne à un régime constant à l'intérieur d'un atelier.

Quant au contrôle de la pollution causée par certains additifs de l'essence, il semble que cette technique ne pose guère de problèmes, étant donné que certaines firmes importantes mettent dès à présent sur le marché des additifs exempts de plomb.

WETSVOORSTEL

Artikel 1.

Het gehalte van koolstofmonoxyde in de uitlaatgassen van door benzine aangedreven motorvoertuigen mag niet meer dan 1,5 % van het totale uitlaatgasvolume bedragen.

Art. 2.

Het gehalte van koolwaterstoffen in de uitlaatgassen van door benzine aangedreven motorvoertuigen mag niet meer bedragen dan 275 delen per miljoen van het totale uitlaatgasvolume.

Art. 3.

De benzine, gebruikt bij verbranding in ontploffingsmotoren van autovoertuigen mag noch loodverbindingen, noch butaan bevatten.

Art. 4.

Met ingang van 1 oktober 1970 moeten de motorvoertuigen die in België ingevoerd of verkocht worden derwijze gebouwd zijn dat aan het bepaalde in artikelen 1 en 2 voldaan wordt. Deze bepaling geldt niet voor motorvoertuigen die in transit ingevoerd worden.

Art. 5.

Met ingang van 1 oktober 1971 moeten de in België rijdende motorvoertuigen aan het bepaalde in artikelen 1 en 2 voldoen. Deze bepaling geldt niet voor auto's van de personen die tijdelijk in België verblijven.

Art. 6.

De nieuw verkochte autovoertuigen worden met ingang van 1 oktober 1970 van ambtswege gecontroleerd. De Koning bepaalt de inrichting en modaliteiten van deze controle.

Art. 7.

Bij de regelmatige verplichte aanbidding van motorvoertuigen in de stations voor automobielsinspectie en voor de eerste maal vanaf 1 oktober 1971 zal het gehalte aan koolstofmonoxyde en koolwaterstoffen van de motorvoertuigen worden nagegaan. De Koning bepaalt de modaliteiten van deze controle.

Art. 8.

De Minister van Volksgezondheid wordt belast met de inspectie op de samenstelling van de benzine.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

La teneur en monoxydes de carbone dans les gaz d'échappement produits par les véhicules à moteur fonctionnant à l'essence ne peut être supérieure à 1,5 % du volume total des gaz d'échappement.

Art. 2.

La teneur en hydrocarbures des gaz d'échappement produits par les véhicules à moteur fonctionnant à l'essence ne peut être supérieure à 275 parts pour un million du volume total des gaz d'échappement.

Art. 3.

L'essence utilisée pour la combustion dans les moteurs à explosion des véhicules automobiles doit être exempte de composés du plomb ainsi que de butane.

Art. 4.

A partir du 1^{er} octobre 1970, tous les véhicules à moteur importés ou vendus en Belgique doivent correspondre, dans leur construction, aux dispositions des articles 1^{er} et 2 de la présente loi. Cette disposition ne s'applique pas aux véhicules à moteur importés en transit.

Art. 5.

A partir du 1^{er} octobre 1971, les véhicules à moteur circulant en Belgique doivent correspondre aux dispositions des articles 1^{er} et 2 de la présente loi. Cette disposition n'est pas applicable aux automobiles qui sont en possession des personnes séjournant temporairement en Belgique.

Art. 6.

A partir du 1^{er} octobre 1970, les véhicules automobiles vendus seront contrôlés d'office. Le Roi fixera l'organisation et les modalités de ce contrôle.

Art. 7.

Lors de la présentation régulière obligatoire des véhicules à moteur dans les stations d'inspection automobile, et pour la première fois à partir du 1^{er} octobre 1971, la teneur en monoxyde de carbone et en hydrocarbure des gaz d'échappement produits par ces véhicules à moteur sera contrôlée. Le Roi fixera les modalités de ce contrôle.

Art. 8.

Le Ministre de la Santé publique est chargé de l'inspection de la composition de l'essence.

Art. 9.

Sancties.

Overtreding van deze wet wordt, al naar gelang van het geval gestraft overeenkomstig de wet van 1 augustus 1899, de wet van 1 augustus 1960, de besluitwet van 30 december 1946 of de besluitwet van 24 februari 1947.

12 maart 1970.

Art. 9.

Sanctions.

Toute contravention à la présente loi sera punie, selon le cas, conformément aux dispositions de la loi du 1^{er} août 1899, de la loi du 1^{er} août 1960, de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 ou de l'arrêté-loi du 24 février 1947.

12 mars 1970.

H. GOEMANS,
V. DECOMMER,
L. VANSTEENKISTE,
H. VERDUYN,
R. VAN LEEMPUTTEN.
