

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2017-2018

9 JULI 2018

Informatieverslag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid, de Gemeenschappen en de Gewesten inzake de verbetering van de luchtkwaliteit, met het oog op de bevordering van de volksgezondheid

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE TRANSVERSALE AANGELEGHENHEDEN
– GEWESTBEVOEGDHEDEN
UITGEBRACHT DOOR
**DE HEER POSCHET, DE DAMES A. MAES,
WAROUX EN MORREALE EN
DE HEER MOUYARD**

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2017-2018

9 JUILLET 2018

Rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale, les Communautés et les Régions en ce qui concerne l'amélioration de la qualité de l'air, en vue de promouvoir la santé publique

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES MATIÈRES TRANSVERSALES –
COMPÉTENCES RÉGIONALES
PAR
**M. POSCHET, MME A. MAES, WAROUX ET
MORREALE ET
M. MOUYARD**

Samenstelling van de commissie / Composition de la commission :
Voorzitter / Président : Steven Vanackere.

Leden / Membres

N-VA :	Andries Gryffroy, Lieve Maes, Wilfried Vandaële, Jan Van Esbroeck,
PS :	Latifa Gahouchi, Anne Lambelin, Christophe Lacroix, Olga Zrihen,
MR :	Gilles Mouyard, Alain Destexhe, Yves Evrard,
CD&V :	Karin Brouwers, Steven Vanackere, Johan Verstreken,
Ecolo-Groen :	Philippe Henry, Annemie Maes,
Open Vld :	Ann Brusseel, Lode Vereeck,
sp.a :	Bart Van Malderen,
cdH :	Christophe Bastin, François Desquesnes.

Zie :

Stukken van de Senaat :

6-391 – 2017/2018 :

Nr. 1 : Verzoek tot het opstellen van een informatieverslag van mevrouw Meuleman, de heren Henry en Poschet, de dames Brouwers, de Bethune en Grouwels, de heren Vanackere, Verstreken, Anciaux en Beenders, de dames Segers en Turan, de heren Van Malderen en De Gucht, mevrouw Taelman, de heer Vereeck, mevrouw Barzin, de heer Brotchi, mevrouw Defraigne, de heren Destexhe, Destrebecq, Mouyard, Wahl, Bastin, Desquesnes en Mampaka Mankamba, de dames Waroux, El Yousfi en Gahouchi, de heer Lacroix, mevrouw Lambelin, de heer Lambertz, mevrouw Morreale, de heer Prévot en de dames Susskind, Vienne en Zrihen.

Voir :

Documents du Sénat :

6-391 – 2017/2018 :

Nº 1 : Demande d'établissement d'un rapport d'information de Mme Meuleman, MM. Henry et Poschet, Mmes Brouwers, de Bethune et Grouwels, MM. Vanackere, Verstreken, Anciaux et Beenders, Mmes Segers et Turan, MM. Van Malderen et De Gucht, Mme Taelman, M. Vereeck, Mme Barzin, M. Brotchi, Mme Defraigne, MM. Destexhe, Destrebecq, Mouyard, Wahl, Bastin, Desquesnes et Mampaka Mankamba, Mmes Waroux, El Yousfi et Gahouchi, M. Lacroix, Mme Lambelin, M. Lambertz, Mme Morreale, M. Prévot et Mmes Susskind, Vienne et Zrihen.

INHOUD**SOMMAIRE**

I. Voorwoord van de voorzitter	3
II. Inleiding	5
III. Juridische context.....	11
IV. Feitelijke context	27
V. Voorstel van aanbevelingen opgesteld door de rapporteurs	30
VI. Besprekking van het voorstel van aanbevelingen	49
VII. Eindstemming.....	106
 Bijlage 1 : Advies van de Federale Raad voor duurzame ontwikkeling (22 mei 2018).....	107
 Bijlage 2 : Richtlijnen inzake milieu en luchtkwaliteit.....	132
 Bijlage 3 : De fiscale regels in de Gewesten en bij de federale overheid voor de uiteenlopende types van voertuigen (maart 2018).....	137
 Bijlage 4 : Recente ontwikkelingen met betrekking tot de bedrijfswagens (maart 2018)	152

I. Préface du président	3
II. Introduction.....	5
III. Contexte juridique.....	11
IV. Contexte factuel	27
V. Projet de recommandation formulé par les rapporteurs.....	30
VI. Discussion de la proposition de recommandation.....	49
VII. Votre final	106
 Annexe 1 : Avis du Conseil fédéral du développement durable (22 mai 2018)	107
 Annexe 2 : Directives relatives à l'environnement et à la qualité de l'air	132
 Annexe 3: Les règles fiscales relatives aux différents types de véhicules au niveau des Régions et de l'État fédéral (mars 2018).....	137
 Annexe 4 : Développements récents concernant les voitures de société (mars 2018)	152

I. VOORWOORD VAN DE VOORZITTER

De Commissie die ik voorzit heeft zich in 12 commissievergaderingen intens gebogen over een thema waarvoor de publieke gevoelighed recent terecht is gestegen : de kwaliteit van de lucht en de impact ervan op de volksgezondheid. We konden opnieuw een beroep doen op een grote schare experten. Zij deelden de laatste stand van kennis met de senatoren. Deze expertise betrof niet alleen de relevante aspecten van die kwaliteit zelf en de evolutie ervan. Ook nieuwe inzichten over de draagwijdte van de impact kwamen aan bod. De long-aandoeningen die luchtvervuiling veroorzaakt kennen wij al lang, maar de ontdekking van een nog veel grotere impact op het hart en de bloedvaten is van recentere datum. Bovendien verhoogt luchtvervuiling het risico op het ontwikkelen van allergieën en werden er effecten vastgesteld op de hersenen en het cognitieve functioneren. Dat treft uiteraard eerst en vooral kwetsbare groepen, maar er bestaat geen twijfel dat ook gezonde mensen nadeel ondervinden, bijvoorbeeld door verminderde ademhalingscapaciteit tijdens vervuilingsspieken.

Luchtvervuiling en de strijd tegen klimaatverandering worden in media en politiek vaak « in één adem » genoemd. Bepaalde beleidskeuzes kunnen zowel een positieve invloed hebben op luchtvervuiling als op broeikasgasemissies. Een typisch voorbeeld is het bevorderen van zachte verplaatsingswijzen (o.a. lopen en fietsen), wat leidt tot een betere gezondheid van de bevolking, zowel doordat de luchtvervuiling erdoor afneemt als doordat ze voor meer lichaamsbeweging zorgen, maar die ook een heilzame bijdrage kan leveren aan de uitstoot van schadelijke emissies. Het klopt met andere woorden wel dat beide problematieken verwant zijn, maar klimaatverandering en luchtkwaliteit moeten toch ook onafhankelijk van elkaar beschouwd worden.

Luchtvervuiling brengt nog altijd, ondanks een aantoonbare verbetering van de luchtkwaliteit op verschillende vlakken, aanzienlijke maatschappelijke kosten met zich mee. Dat verantwoordt ten volle een verhoogde aandacht vanwege het beleid voor de verdere verbetering van die luchtkwaliteit. Bescherming van de gezondheid en bescherming van een gezond leefmilieu maken luidens artikel 23 van de Grondwet deel uit van wat wij verstaan onder een menswaardig leven. Betere technologieën, minder belastende procedés en innovatieve technieken kunnen in zekere mate soelaas bieden, maar er valt niet te ontkomen aan de vaststelling

I. PRÉFACE DU PRÉSIDENT

La Commission que je préside a consacré 12 réunions à l'examen approfondi d'un thème qui suscite, légitimement, un intérêt grandissant dans l'opinion publique : la qualité de l'air et son incidence sur la santé publique. Pour nous éclairer sur le sujet, nous avons, une fois de plus, fait appel à de très nombreux experts qui nous ont présenté l'état actuel des connaissances en la matière. Non seulement ils ont exposé les principaux aspects de la qualité de l'air proprement dite et leur évolution, mais ils nous ont livré aussi quelques éléments d'information plus récents sur l'ampleur de l'incidence de la pollution de l'air. On sait depuis longtemps que cette pollution cause des affections pulmonaires, mais la découverte de sa nocivité encore plus grande pour le système cardiovasculaire est plus récente. De plus, la pollution de l'air accroît le risque de développer des allergies et a des effets avérés sur le cerveau et le fonctionnement cognitif. Les groupes vulnérables sont évidemment les premières victimes de cette pollution, mais les personnes en bonne santé aussi peuvent en ressentir les effets, notamment par la diminution de leur capacité respiratoire lors des pics de pollution.

Dans les milieux médiatiques et politiques, on a souvent tendance à parler de la pollution de l'air et de la lutte contre le changement climatique de manière indissociée. Certains choix politiques peuvent avoir des retombées positives pour la pollution de l'air mais aussi pour les émissions de gaz à effet de serre. Un exemple-type est la promotion des modes de déplacement doux (entre autres, la marche et le vélo) : non seulement cette mesure contribue à améliorer la santé de la population en ce qu'elle réduit la pollution atmosphérique et oblige les personnes à se mouvoir davantage, mais elle peut aussi avoir une action salutaire en termes d'émissions toxiques. En d'autres termes, si la problématique du changement climatique et celle de la pollution atmosphérique sont effectivement liées, elles doivent aussi pouvoir être appréhendées indépendamment l'une de l'autre.

Même si la qualité de l'air s'améliore de manière tangible à divers points de vues, la pollution atmosphérique n'en continue pas moins à générer des coûts considérables pour la société. Cette situation justifie pleinement une attention accrue de la politique en faveur d'une amélioration encore plus marquée de la qualité de l'air. La protection de la santé et d'un environnement sain relèvent, aux termes de l'article 23 de la Constitution, du droit de chacun de mener une vie conforme à la dignité humaine. Le perfectionnement des technologies, la mise en œuvre de procédés moins nocifs et le développement de techniques novatrices

dat ook gedragswijzigingen nodig zijn. Het belang van betrouwbare informatie en sensibilisering mag dan ook niet onderschat worden. En telkens de overheden een gedragswijziging willen bevorderen met financiële maatregelen, beseffen ze best dat hogere tarieven niet dezelfde impact hebben voor mensen met een hoog of met een laag inkomen of vermogen.

De luchtkwaliteit is sterk afhankelijk van onze eigen inspanningen, maar ook van deze die geleverd worden in onze buurlanden, hetgeen een Europese aanpak noodzaakt. A fortiori is ook elke inwoner van dit land, in welk Gewest hij of zij ook woont of actief is, inzake luchtkwaliteit afhankelijk van de stappen die in de andere Gewesten worden gezet. Met het volle respect voor de gecreëerde beleidsautonomie voor elke deelstaat, is het in ieders belang dat de verschillende overheden van dit land hun maatregelen niet alleen ambitieus maken, maar ook efficiënt op elkaar doen aansluiten zodat hun effect maximaal is voor iedereen.

Deze inzichten heeft de Senaat gebracht tot 97 concrete aanbevelingen aan de verschillende wetgevende en uitvoerende niveaus van dit land. Ik mocht hierbij opnieuw vaststellen dat de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling zeer voluntaristisch is ingegaan op mijn vraag om deze aanbevelingen te helpen inspireren met een advies. De unanimiteit van dat advies illustreert het besef dat niet alleen de politieke samenwerking tussen de diverse overheden, maar ook de samenwerking van alle sociale partners en niet-gouvernementele organisaties in ons land een cruciale sleutel is voor het boeken van stevige vooruitgang in dit adembenemend belangrijk thema.

Steven Vanackere

Voorzitter van de commissie voor de Transversale
Aangelegenheden – Gewestbevoegdheden

sont des éléments de solution, mais des changements de comportement seront aussi indispensables. L'importance d'une information fiable et de la sensibilisation ne peut donc être sous-estimée. Et chaque fois que les pouvoirs publics prennent des mesures financières dans le but d'induire un changement de comportement, ils se rendent bien compte que le fait d'augmenter les tarifs n'a pas les mêmes répercussions sur ceux qui disposent d'un revenu ou d'un patrimoine élevé que sur ceux qui ont un faible revenu ou patrimoine.

La qualité de l'air que nous respirons dépend largement des efforts propres que nous consentons, mais aussi de ceux accomplis dans les pays qui nous entourent, et nécessite donc une approche au niveau européen. Qui plus est, en Belgique, chaque habitant, quelle que soit la Région dans laquelle il travaille ou réside, respire un air dont la qualité est tributaire des mesures mises en œuvre dans les autres Régions. Il est dans l'intérêt de tous que, dans le plein respect de l'autonomie politique accordée à chaque entité fédérée, les différentes autorités de ce pays prennent des mesures ambitieuses et les coordonnent efficacement afin de les rendre les plus bénéfiques possibles pour tout le monde.

À la lumière de toutes les informations qu'il a recueillies, le Sénat a formulé 97 recommandations concrètes à l'adresse des différents pouvoirs législatifs et exécutifs de ce pays. Je tiens à souligner une nouvelle fois l'attitude très volontariste du Conseil fédéral du Développement durable, qui nous a aidés, par son avis, à concrétiser ces recommandations. L'unanimité qui caractérise cet avis est le signe d'une prise de conscience : la collaboration entre les différentes autorités politiques mais aussi entre l'ensemble des partenaires sociaux et des organisations non gouvernementales dans notre pays est indispensable à la réalisation de progrès solides dans cette matière cruciale.

Steven Vanackere

Président de la commission des Matières transversales
– Compétences régionales

II. INLEIDING

A. Uitgangspunt van het informatieverslag

Airpocalypse ? (1)

Voor onze gezondheid zijn twee elementen van wezenlijk belang : voeding en lucht. Mensen kunnen enigszins zelf controle uitoefenen op hun voeding, maar dat geldt niet voor de lucht die zij inademen. Niemand ontsnapt aan luchtverontreiniging.

De aandacht voor een gezonde luchtkwaliteit is de laatste jaren toegenomen bij de Belgische bevolking. Het is immers duidelijk geworden dat luchtverontreiniging onze gezondheid raakt. *The Lancet* beschouwt luchtverontreiniging als vierde belangrijkste risicofactor voor vroegtijdige sterfte.

Volgens cijfers van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) ademen negen mensen op de tien slechte lucht in en sterven er elk jaar 7 miljoen mensen door blootstelling aan vervuilde lucht (verslag 2 mei 2018). In België zou het jaarlijks om 3 343 mensen gaan die overlijden aan de gevolgen van luchtverontreiniging. Ruim de helft van die overlijdens zijn het gevolg van vervuilde buitenlucht, door de uitstoot van de industrie en het verkeer. Het overige deel komt door vervuiling thuis, bijvoorbeeld doordat mensen koken en verwarmen met vervuilende houtskoolkachels.

Naast deze menselijke kost, is er ook nog een economische kost.

Er is momenteel veel aandacht voor luchtkwaliteit. De meeste overheden zijn zich bewust van de problemen en hebben de voorbije jaren maatregelen genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren, zoals strengere normen voor brandstoffen. Uit een vergelijking van de cijfers voor 2010 en 2016 blijkt, nog volgens de WHO, dat er op heel wat plaatsen vooruitgang is geboekt. In Europa was er een daling in fijnstofdeeltjes in 61 procent van de steden, in Noord- en Zuid-Amerika in 57 procent van de steden.

Ook in ons land verbetert de luchtkwaliteit jaar na jaar, dank zij de inspanningen die de verschillende

(1) Het besef dat we ten onder zullen gaan aan luchtverontreiniging of er toch of z'n minst ziek van worden – uit « We, Myself and A.I » van Herman Konings & Stefaan Vandist.

II. INTRODUCTION

A. Point de départ du rapport d'information

Airpocalypse ? (1)

Deux éléments sont essentiels pour notre santé : une alimentation saine et un air sain. Nous pouvons contrôler nous-mêmes, dans une certaine mesure, la qualité de notre alimentation, mais il n'en va pas de même pour la qualité de l'air que nous respirons. Personne n'échappe à la pollution atmosphérique.

Depuis quelques années, le problème de la qualité de l'air bénéficie d'une attention grandissante de la part de la population belge. Il est évident aujourd'hui que la pollution de l'air est nocive pour notre santé. La revue médicale *The Lancet* considère la pollution de l'air comme le quatrième principal facteur de risque de décès prématuré.

Selon des chiffres de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), neuf personnes sur dix respirent un air de mauvaise qualité et 7 millions de personnes meurent chaque année sous l'effet d'une exposition à un air pollué (rapport 2 mai 2018). En Belgique, 3 343 personnes mourraient chaque année des effets de la pollution de l'air. Plus de la moitié de ces décès sont dus à la pollution de l'air extérieur, aux émissions de l'industrie et du trafic. Pour le reste, les décès sont dus à la pollution domestique qui peut, par exemple, être causée par le fait que les gens cuisinent et se chauffent avec des poèles au charbon polluants.

Outre ce coût humain, il y a aussi un coût économique.

La qualité de l'air est un point d'attention prioritaire à l'heure actuelle. La plupart des autorités sont conscientes des problèmes et ont pris des mesures ces dernières années afin d'améliorer la qualité de l'air, notamment le durcissement des normes en matière de combustibles. Une comparaison des chiffres de 2010 et de 2016 montre, toujours selon l'OMS, que la situation s'est améliorée en de nombreux endroits. Ainsi, on a observé une diminution des particules fines dans 61 % des villes européennes et dans 57 % des villes nord-américaines et sud-américaines.

Dans notre pays aussi, la qualité de l'air s'améliore d'année en année, grâce aux efforts que les différentes

(1) L'idée que la pollution atmosphérique finira par nous tuer ou, à tout le moins, nous rendra malades – extrait de « We, Myself and A.I » de Herman Konings & Stefaan Vandist.

overheden leveren. (voor een overzicht : zie stuk Senaat, nr. 6-391/1).

Het werk is echter nog niet af.

Overeenkomstig de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, behoren het milieubeleid en de preventiemaatregelen inzake volksgezondheid hoofdzakelijk tot de bevoegdheid van de Gewesten en de Gemeenschappen.

De normen betreffende de luchtkwaliteit voorzien in de Europese richtlijn 2008/50/EG zijn in België grotendeels omgezet door de Gewesten, die hierin uitgebreide bevoegdheden hebben. Het komt hen toe doeltreffende beleidsmaatregelen uit te stippelen. Sinds 1994 werken zij samen inzake het toezicht op emissies in de lucht en op de structurering van gegevens. Ze hebben daarvoor een samenwerkingsakkoord gesloten en een Intergewestelijke Cel voor leefmilieu (IRCEL) opgericht.

De federale overheid ondersteunt de Gewesten bij het voeren van hun (klimaatbeleid en) luchtkwaliteitsbeleid via een flankerend beleid op het gebied van fiscaliteit, biobrandstoffen, fietsen, productnormen, federale energie-efficiënte overheidsgebouwen en de spoorwegen.

Ook andere overheden beschikken over bevoegdheden waarmee ze een impact kunnen hebben op de luchtkwaliteit. Zo kan het lokale niveau een belangrijke rol spelen, onder meer via mobiliteits- en ruimtelijke maatregelen, zoals lage emissiezones.

Het verzekeren van een duurzame mobiliteit vormt een grote uitdaging en is belangrijk voor onze economie, het milieu en de luchtkwaliteit.

Luchtverontreiniging en fijnstof kennen geen geografische grenzen. Een groot deel van het fijnstof komt uit onze buurlanden aangewaaaid, maar het omgekeerde is ook waar : vanuit België wordt veel fijnstof « uitgevoerd » naar onze buurlanden. Daarom is er ook nood aan meer samenwerking op het niveau van de Europese Unie.

Voor het opstellen van dit verslag werd gezocht naar wetenschappelijke gegevens inzake luchtvervuiling, naar die aspecten van de problematiek die rechtstreeks onze gezondheid schaden en naar het aandeel van

autorités accomplissent (pour un aperçu : voir doc. Sénat, n° 6-391/1).

Mais il y a encore du chemin à faire.

Conformément à la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, la politique environnementale et les mesures de prévention relatives à la santé publique sont des compétences qui relèvent essentiellement des Régions et des Communautés.

Les normes relatives à la qualité de l'air fixées dans la directive européenne 2008/50/CE sont transposées en droit belge essentiellement par les Régions, qui disposent de compétences étendues en la matière. Il leur appartient d'élaborer des mesures politiques efficaces. Depuis 1994, les Régions collaborent dans les domaines de la surveillance des émissions atmosphériques et de la structuration des données. À cet effet, elles ont conclu un accord de coopération et créé une Cellule interrégionale de l'environnement (CELINE/IRCEL).

L'autorité fédérale soutient les Régions dans la mise en œuvre de leur politique en matière de qualité de l'air (et de climat) par le biais d'une politique d'accompagnement en ce qui concerne la fiscalité, les biocarburants, l'utilisation du vélo, les normes de produits, la politique d'efficience énergétique des bâtiments publics et les chemins de fer.

D'autres autorités disposent aussi de compétences à travers lesquelles elles peuvent avoir une influence sur la qualité de l'air. Ainsi, à l'échelon local, les autorités peuvent jouer un rôle important, notamment par des mesures liées à la mobilité et à l'aménagement du territoire, comme la création de zones à faibles émissions.

Assurer une mobilité durable est un défi considérable et important pour notre économie, l'environnement et la qualité de l'air.

La pollution de l'air et les particules fines ne s'arrêtent pas aux frontières des pays. Les particules fines présentes dans l'air que nous respirons proviennent en grande partie des pays voisins de la Belgique, mais l'inverse est également vrai : un important volume de particules fines généré en Belgique migre vers les pays voisins. C'est pourquoi il faut aussi intensifier la collaboration au niveau de l'Union européenne.

Pour l'établissement du présent rapport, des données scientifiques ont été collectées en ce qui concerne la pollution atmosphérique, les aspects de la problématique qui affectent directement notre santé et la contribution

verschillende actoren in de bronnen van de luchtvervuiling. Daarna werden aanbevelingen opgesteld voor alle betrokken overheden.

Dit verslag beoogt geen zwart-wit tegenstelling aan te wakkeren tussen diegenen die bekommert zijn om de luchtkwaliteit en diegenen die dat niet zijn, maar wel een voorstel voor een transversale aanpak van de problematiek want de voordelen van een betere luchtkwaliteit zijn veel talrijker dan de kosten om de problemen op te lossen.

B. Procedure

1. Verzoek tot het opstellen van een informatieverslag

Artikel 56, tweede lid, van de Grondwet bepaalt dat de Senaat, op verzoek van vijftien van zijn leden, op verzoek van de Kamer van volksvertegenwoordigers, van een Gemeenschaps- of Gewestparlement of van de Koning, bij volstrekte meerderheid van de uitgebrachte stemmen, met ten minste een derde van de uitgebrachte stemmen in elke taalgroep, kan beslissen dat een vraagstuk dat eveneens gevolgen heeft voor de bevoegdheden van de Gemeenschappen of de Gewesten, het voorwerp zal uitmaken van een informatieverslag. Het verslag wordt goedgekeurd bij volstrekte meerderheid van de uitgebrachte stemmen, met ten minste een derde van de uitgebrachte stemmen in elke taalgroep.

Conform het artikel 66 van het Reglement van de Senaat, dat de procedurele uitwerking van dit grondwetsartikel bevat, werd op 18 januari 2018 een verzoek tot het opstellen van een informatieverslag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid, de Gemeenschappen en de Gewesten inzake de verbetering van de luchtkwaliteit, met het oog op de bevordering van de volksgezondheid, in de Senaat ingediend (stuk Senaat, nr. 6-391/1).

2. Bureau en plenaire vergadering van de Senaat

Het Bureau van de Senaat besliste op zijn vergadering van 19 januari 2018 het verzoek op de volgende plenaire vergadering ter stemming voor te leggen.

De plenaire vergadering van de Senaat nam, op dezelfde datum, het verzoek aan met 34 stemmen bij 10 onthoudingen, meer bepaald met 17 stemmen bij 10 onthoudingen in de Nederlandse taalgroep en met eenparigheid van de 16 aanwezige leden van de Franse taalgroep. De door het Parlement van de Duitstalige Gemeenschap aangewezen senator heeft eveneens een « ja »-stem uitgebracht.

des différents acteurs dans les sources de pollution de l'air. Des recommandations ont ensuite été formulées à l'intention de toutes les autorités concernées.

Le présent rapport n'entend pas aviver une opposition tranchée entre ceux qui seraient préoccupés par la qualité de l'air et ceux qui ne le seraient pas, mais propose une approche transversale de la problématique car les avantages d'une amélioration de la qualité de l'air excèdent très largement les coûts générés par la mise en oeuvre de solutions.

B. Procédure

1. Demande d'établissement d'un rapport d'information

L'article 56, alinéa 2, de la Constitution dispose que le Sénat peut, à la demande de quinze de ses membres, de la Chambre des représentants, d'un Parlement de Communauté ou de Région ou du Roi, décider à la majorité absolue des suffrages exprimés, avec au moins un tiers des suffrages exprimés dans chaque groupe linguistique, qu'une question, ayant également des conséquences pour les compétences des Communautés ou des Régions, fasse l'objet d'un rapport d'information. Le rapport est approuvé à la majorité absolue des suffrages exprimés, avec au moins un tiers des suffrages exprimés dans chaque groupe linguistique.

Le 18 janvier 2018, conformément à l'article 66 du Règlement du Sénat, qui définit les modalités d'application concrètes de cet article de la Constitution, une demande d'établissement d'un rapport d'information concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale, les Communautés et les Régions en ce qui concerne l'amélioration de la qualité de l'air, en vue de promouvoir la santé publique, a été déposée au Sénat (doc. Sénat, n° 6-391/1).

2. Bureau et assemblée plénière du Sénat

Le Bureau du Sénat a décidé, lors de sa réunion du 19 janvier 2018, de mettre la demande aux voix lors de la séance plénière suivante.

À la même date, l'assemblée plénière du Sénat a adopté la demande par 34 voix et 10 abstentions, plus précisément par 17 voix et 10 abstentions dans le groupe linguistique néerlandais et à l'unanimité des 16 membres présents du groupe linguistique français. Le sénateur désigné par le Parlement de la Communauté germanophone a également émis un vote positif.

De behandeling van het dossier werd toegewezen aan de commissie voor de Transversale Aangelegenheden – Gewestbevoegdheden.

3. Commissie voor de Transversale Aangelegenheden – Gewestbevoegdheden.

Op 29 januari 2018 heeft de commissie de heer Joris Poschet, de dames Annemie Maes, Véronique Waroux en Christie Morreale en de heer Gilles Mouyard aangesteld als rapporteurs.

Tijdens dezelfde vergadering heeft de commissie afspraken gemaakt over de wijze waarop informatie zou worden vergaard.

In de eerste plaats zou het juridisch kader worden nagegaan en vervolgens zou de commissie hoorzittingen organiseren. Om het aantal hoorzittingen binnen de perken te houden, werd beslist om bij bepaalde experts of instanties een schriftelijk advies in te winnen.

Hoorzittingen

De hoorzittingen werden gehouden op 19 en 23 februari, 5, 9 en 19 maart 2018.

Bij de hoorzittingen kwamen volgende sprekers aan bod :

Op 19 februari 2018 :

- de heer Frans Fierens, administratief directeur, Intergewestelijke Cel voor het leefmilieu (IRCEL) ;
- de heren Patrick Berghmans en Wouter Lefebvre, onderzoekers, Vlaamse Instelling voor technologisch onderzoek (VITO) ;
- de heer Jean-Claude Maquinay, verantwoordelijke voor de directie *Surveillance de l'environnement, Institut scientifique de service public* (ISSeP).

Op 23 februari 2018 :

- de heer Joeri Thijs, Greenpeace ;
- de heer Thomas Goorden, stRaten-generaal ;
- de heer Wim Van Hees, Ademloos ;
- de heren Tim Cassiers en Liévin Chemin, Stadsbeweging voor Brussel (BRAL) en Bond Beter Leefmilieu (BBL) ;

Le traitement du dossier a été confié à la commission des Matières transversales – Compétences régionales.

3. Commission des Matières transversales – Compétences régionales

Le 29 janvier 2018, la commission a désigné M. Joris Poschet, Mmes Annemie Maes, Véronique Waroux et Christie Morreale ainsi que M. Gilles Mouyard comme rapporteurs.

Au cours de la même réunion, la commission s'est mise d'accord sur la manière de collecter des informations.

La commission commencerait par examiner le cadre juridique et procéderait ensuite à des auditions. Afin d'en limiter le nombre, il a été décidé de demander un avis écrit à certains experts ou instances.

Auditions

Les auditions ont eu lieu les 19 et 23 février, 5, 9 et 19 mars 2018.

Les personnes suivantes ont été entendues :

Le 19 février 2018 :

- M. Frans Fierens, directeur administratif, Cellule interrégionale de l'environnement (CELINE) ;
- MM. Patrick Berghmans et Wouter Lefebvre, chercheurs, *Vlaamse Instelling voor technologisch onderzoek* (VITO) ;
- M. Jean-Claude Maquinay, responsable de la direction Surveillance de l'environnement, Institut scientifique de service public (ISSeP).

Le 23 février 2018 :

- M. Joeri Thijs, Greenpeace ;
- M. Thomas Goorden, *stRaten-generaal* ;
- M. Wim Van Hees, *Ademloos* ;
- MM. Tim Cassiers et Liévin Chemin, *Stadsbeweging voor Brussel* (BRAL) et *Bond Beter Leefmilieu* (BBL) ;

– mevrouw Delphine Morel de Westgaver, Bruxsel'AIR ;

– de heer Pierre Courbe, beleidsmedewerker Mobiliteit, *Inter-Environnement Wallonie* (IEW).

Op 5 maart 2018 :

– prof. dr. Tim Nawrot, Faculteit Wetenschappen, UHasselt en afdeling Pneumologie, Faculteit Geneeskunde, KUL ;

– prof. dr. ir. Roeland Samson, bio-ingénieur, Faculteit Wetenschappen, Universiteit Antwerpen ;

– prof. dr. Jean-François Argacha, cardioloog, Centrum voor hart en vaatziekten, UZ Brussel, VUB ;

– dokter Marc Goethals, cardioloog, Onze-Lieve-Vrouwziekenhuis Aalst.

Op 9 maart 2018 :

de heer Philippe Thunis, *scientific officer*, Europese Commissie.

Op 19 maart 2018 :

– de heer Laurent Willaert, *director Public Affairs*, Belgische en Luxemburgse Automobiel- en Tweewielerfederatie (FEBIAC) ;

– de heer Patrick Van den Bossche, *head Center of Expertise Environment*, Federatie van de technologische industrie (AGORIA).

Het verslag van deze hoorzittingen is terug te vinden in het stuk nr. 6-391/4 van de Senaat.

Schriftelijke adviezen

De commissie heeft een schriftelijk advies gevraagd aan de Federale Raad voor duurzame ontwikkeling.

Dat advies werd uitgebracht op 22 mei 2018 en is bijgevoegd als bijlage 1 van dit verslag.

Aanbevelingen

Alle rapporteurs hebben na de hoorzittingen ontwerpaanbevelingen opgesteld. De rapporteurs en hun medewerkers hebben die ontwerpaanbevelingen besproken tijdens hun vergaderingen van 1, 5 en 11 juni 2018.

– Mme Delphine Morel de Westgaver, Bruxsel'AIR ;

– M. Pierre Courbe, chargé de mission Mobilité, Inter-Environnement Wallonie (IEW).

Le 5 mars 2018 :

– professeur Tim Nawrot, Faculté des Sciences de l'UHasselt et section Pneumologie à la Faculté de Médecine de la KUL ;

– professeur Roeland Samson, bio-ingénieur, Faculté des Sciences, *Universiteit Antwerpen* ;

– professeur Jean-François Argacha, cardiologue, Centre des maladies cardiovasculaires de l'UZ Brussel, VUB ;

– docteur Marc Goethals, cardiologue, *Onze-Lieve-Vrouwziekenhuis d'Alost*.

Le 9 mars 2018 :

M. Philippe Thunis, *scientific officer*, Commission européenne.

Le 19 mars 2018 :

– M. Laurent Willaert, *director Public Affairs*, Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle (FEBIAC) ;

– M. Patrick Van den Bossche, *head Center of Expertise Environment*, Fédération de l'industrie technologique (AGORIA).

Le compte rendu de ces auditions figure dans le document n° 6-391/4 du Sénat.

Avis écrits

La commission a demandé un avis écrit au Conseil fédéral du développement durable.

Cet avis a été rendu le 22 mai 2018 et figure en l'annexe 1 du présent rapport.

Recommandations

Après les auditions, l'ensemble des rapporteurs ont formulé un projet de recommandations. Ils en ont discuté, conjointement avec leurs collaborateurs, lors de leurs réunions des 1^{er}, 5 et 11 juin 2018.

Op 25 juni 2018 hebben de rapporteurs hun overeengekomen ontwerpaanbevelingen voorgesteld aan de commissie. Deze voorstellen zijn vermeld onder hoofdstuk 5 van dit verslag.

Na bespreking van deze ontwerpaanbevelingen werden er wijzigingen voorgesteld en de eindstemming over de aanbevelingen vond plaats op 25 juni 2018.

Het verslag werd goedgekeurd op 9 juli 2018.

Le 25 juin 2018, les rapporteurs ont présenté leur projet de recommandations conjoint à la commission. Ces propositions figurent au chapitre 5 du présent rapport.

Après examen de ce projet de recommandations, des modifications ont été proposées et le vote final sur les recommandations a eu lieu le 25 juin 2018.

Le rapport a été approuvé le 9 juillet 2018.

III. JURIDISCHE CONTEXT

A. BEVOEGDHEIDSVERDELING EN TRANSVERSALITEIT

Het zwaartepunt van de bevoegdheden die verband houden met luchtkwaliteit ligt bij de Gewesten. Dat geldt zowel voor de luchtkwaliteit op zich, als voor domeinen die een belangrijke invloed hebben op de luchtkwaliteit. De federale overheid is echter bevoegd voor enkele belangrijke aspecten, en ook de Gemeenschappen hebben een rol. Bovendien zijn inzake fiscaliteit de bevoegdheden opgedeeld en zijn er onderscheiden federale bevoegdheden en gewestbevoegdheden. Ten slotte vereisen enkele relevante bevoegdheidsdomeinen overleg tussen en/of betrokkenheid van de verschillende regeringen.

De Gewesten zijn bevoegd voor de bescherming van het leefmilieu, onder meer die van de bodem, de ondergrond, het water en de lucht tegen verontreiniging en aantasting, alsmede de strijd tegen de geluidshinder (1). De federale overheid is echter bevoegd voor het vaststellen van productnormen (2). Wel moeten de gewestregeringen worden betrokken bij het ontwerpen van de federale regelingen inzake productnormen (3).

Binnen het kader van hun bevoegdheid om de lucht tegen verontreiniging te beschermen kunnen de Gewesten lage-emissiezones instellen. De Gewesten kunnen aanvullende verkeersreglementen aannemen die ertoe strekken de (algemene) verkeersreglementering (4) aan te passen aan de plaatselijke of bijzondere omstandigheden (5). Vermits de mogelijkheid om het toegangsrecht van voertuigen in bepaalde zones te beperken of te verbieden op basis van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door deze voertuigen,

(1) Artikel 6, § 1, II, eerste lid, 1^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (hierna BWHI).

(2) Artikel 6, § 1, II, tweede lid, 1^o, BWHI. Volgens het Grondwettelijk Hof zijn productnormen « regels die op dwingende wijze bepalen aan welke eisen een produkt moet voldoen, bij het op de markt brengen, onder meer ter bescherming van het milieu. Zij bepalen met name welk niveau van verontreiniging of hinder niet mag worden overschreden in de samenstelling of bij de emissies van een produkt, en kunnen specificaties bevatten over de eigenschappen, de beproevingsmethoden, het verpakken, het merken en het etiketteren van produkten ». (Zie bijvoorbeeld Grondwettelijk Hof 2 februari 1995, nr. 4/95)

(3) Artikel 6, § 4, 1^o, BWHI.

(4) Dit is een bevoegdheid van de federale overheid. Wel worden de Gewesten krachtens artikel 6, § 4, 3^o, eerste lid, BWHI betrokken bij het ontwerpen van de regels van de algemene politie.

(5) Zie advies van de Raad van State van 16 oktober 2012 over een voorontwerp van ordonnantie « houdende een Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energie », *Parl.St.* Brussels Hoofdstedelijk Parlement 2012-2013, nr. A-353/1, blz. 190-192, en de daarin geciteerde rechtspraak van het Grondwettelijk Hof.

III. CONTEXTE JURIDIQUE

A. RÉPARTITION DES COMPÉTENCES ET TRANSVERSALITÉ

L'essentiel des compétences relatives à la qualité de l'air appartient aux Régions. C'est le cas à la fois pour la qualité de l'air proprement dite et pour les domaines qui influencent sensiblement la qualité de l'air. L'autorité fédérale est toutefois compétente pour quelques aspects importants de cette matière dans laquelle les Communautés jouent elles aussi un rôle. En outre, les compétences en matière fiscale sont divisées et tantôt fédérales, tantôt régionales. Enfin, quelques champs de compétences significatifs nécessitent la participation des différents gouvernements et/ou une concertation entre eux.

Les Régions sont compétentes pour la protection de l'environnement, notamment celle du sol, du sous-sol, de l'eau et de l'air contre la pollution et les agressions ainsi que pour la lutte contre le bruit (1). L'autorité fédérale, quant à elle, est compétente pour l'établissement des normes de produits (2). Les gouvernements régionaux doivent cependant être associés à l'élaboration des réglementations fédérales en matière de normes de produits (3).

Les Régions peuvent instaurer des zones à faibles émissions dans le cadre de leur compétence en matière de protection de l'air contre la pollution. Elles peuvent arrêter des règlements complémentaires de circulation visant à adapter la réglementation (générale) sur la circulation (4) aux circonstances locales ou particulières (5). Dès lors que la possibilité de restreindre ou d'interdire le droit d'accès des véhicules à certaines zones sur la base des émissions de polluants atmosphériques de ces véhicules, vise incontestablement à réduire la pollution

(1) Article 6, § 1^{er}, II, alinéa 1^{er}, 1^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles (appelée ci-après LSRI).

(2) Article 6, § 1^{er}, II, alinéa 2, 1^o, de la LSRI. Selon la Cour constitutionnelle, les normes de produits « sont des règles qui déterminent de manière contraignante les conditions auxquelles un produit doit satisfaire, lors de la mise sur le marché, entre autres en vue de la protection de l'environnement. Elles fixent notamment des limites en ce qui concerne les niveaux de polluant ou de nuisance à ne pas dépasser dans la composition ou dans les émissions d'un produit et peuvent contenir des spécifications quant aux propriétés, aux méthodes d'essais, à l'emballage, au marquage et à l'étiquetage des produits ». (Voir, par exemple, Cour constitutionnelle, 2 février 1995, n° 4/95.)

(3) Article 6, § 4, 1^o, de la LSRI.

(4) Cette matière relève de la compétence de l'État fédéral. En vertu de l'article 6, § 4, 3^o, alinéa 1^{er}, de la LSRI, les Régions sont cependant associées à l'élaboration des règles de police générale.

(5) Voir avis du Conseil d'Etat du 16 octobre 2012 sur un avant-projet d'ordonnance « portant le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie », *Doc. parl.*, Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, 2012-2013, n° A-353/1, pp. 190-192, et la jurisprudence de la Cour constitutionnelle y citée.

ontegensprekelijk als doel heeft de luchtvervuiling in deze zones terug te dringen, kan de machtiging aan een gewestregering om een dergelijke zone in te stellen worden beschouwd als een machtiging om aanvullende verkeersreglementen aan te nemen met het oog op de bescherming van het leefmilieu (1).

De Gewesten zijn tevens bevoegd voor mobiliteit. Ze zijn wat het vervoer betreft bevoegd voor het (geregeld) openbaar vervoer (2), maar niet voor de openbare dienst van de spoorwegen beheerd door de NMBS (3). De federale overheid en de gewestregeringen plegen wel overleg over de samenwerking tussen de spoorwegen, enerzijds, en de maatschappijen voor stads- en streekvervoer, anderzijds, met het oog op de coördinatie en de bevordering van het openbaar vervoer (4). Inzake verkeersveiligheid zijn de Gewesten onder meer bevoegd voor het bepalen van de snelheidsbeperkingen op de openbare wegen, met uitzondering van de autosnelwegen (5), en het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden in toepassing van de federale normen (6). De gewestregeringen worden betrokken bij het ontwerpen van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen (7). Wat de openbare werken betreft zijn ze onder meer bevoegd voor de wegen en hun aanhorigheden (8).

Wat het energiebeleid betreft zijn de Gewesten onder meer bevoegd voor de nieuwe energiebronnen met uitzondering van deze die verband houden met de kernenergie (9) en het rationeel energieverbruik (10). De federale overheid is bevoegd voor de studies over de perspectieven van energievoorrading (11). De gewestregeringen worden wel betrokken bij de uitwerking van die studies (12). De federale overheid en de gewestregeringen plegen ook overleg over de grote lijnen van het nationaal energiebeleid (13).

atmosphérique dans ces zones, l'habilitation d'un gouvernement régional à instaurer une telle zone peut être considérée comme une habilitation à arrêter les règlements complémentaires de circulation visant à la protection de l'environnement (1).

Les Régions sont aussi compétentes en matière de mobilité. En ce qui concerne le transport, elles sont compétentes pour le transport en commun (régulier) (2) mais pas pour le service public des voies ferrées gérées par la SNCB (3). L'autorité fédérale et les gouvernements régionaux se concertent toutefois au sujet de la coopération entre les chemins de fer, d'une part, et les sociétés de transport urbain et vicinal, d'autre part, en vue de la coordination et de la promotion du transport public (4). En ce qui concerne la politique en matière de sécurité routière, les Régions sont compétentes entre autres pour la détermination des limites de vitesse sur la voie publique, à l'exception des autoroutes (5), et pour le contrôle du respect des prescriptions techniques fédérales applicables aux véhicules en vue de leur mise en circulation routière et le contrôle technique des véhicules qui circulent sur la route en application des normes fédérales (6). Les gouvernements des Régions sont associés à l'élaboration des prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport (7). En ce qui concerne les travaux publics, elles sont compétentes entre autres pour les routes et leurs dépendances (8).

En ce qui concerne la politique de l'énergie, les Régions ont parmi leurs attributions les sources nouvelles d'énergie à l'exception de celles liées à l'énergie nucléaire (9) et l'utilisation rationnelle de l'énergie (10). L'autorité fédérale est compétente pour les études sur les perspectives d'approvisionnement en énergie (11). Les gouvernements régionaux sont cependant associés à l'élaboration de ces études (12). L'autorité fédérale et les gouvernements des Régions se concertent également sur les grands axes de la politique énergétique nationale (13).

(1) *Ibid.*, blz. 192.

(2) Artikel 6, § 1, X, 8°, BWHI heeft het over « het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van gereeld vervoer en het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur ».

(3) Zie artikel 6, § 1, X, 2^obis BWHI.

(4) Artikel 6, § 3bis, 3°, BWHI.

(5) Artikel 6, § 1, XII, 1°, BWHI.

(6) Artikel 6, § 1, XII, 4°, BWHI.

(7) Artikel 6, § 4, 3°, eerste lid BWHI.

(8) Artikel 6, § 1, X, 1°, BWHI.

(9) Artikel 6, § 1, VII, eerste lid, f) BWHI.

(10) Artikel 6, § 1, VII, eerste lid, h) BWHI.

(11) Artikel 6, § 1, VII, tweede lid, a) BWHI.

(12) Artikel 6, § 4, 5°, BWHI.

(13) Artikel 6, § 3, 3°, BWHI.

(1) *Ibid.*, p. 192.

(2) L'article 6, § 1^{er}, X, 8°, de la LSRI parle du « transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés, les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeur ».

(3) Voir article 6, § 1^{er}, X, 2^obis, de la LSRI.

(4) Article 6, § 3bis, 3°, de la LSRI.

(5) Article 6, § 1^{er}, XII, 1°, de la LSRI.

(6) Article 6, § 1^{er}, XII, 4°, de la LSRI.

(7) Article 6, § 4, 3°, alinéa 1^{er}, de la LSRI.

(8) Article 6, § 1^{er}, X, 1°, de la LSRI.

(9) Article 6, § 1^{er}, VII, alinéa 1^{er}, f), de la LSRI.

(10) Article 6, § 1^{er}, VII, alinéa 1^{er}, h), de la LSRI.

(11) Article 6, § 1^{er}, VII, alinéa 2, a), de la LSRI.

(12) Article 6, § 4, 5°, de la LSRI.

(13) Article 6, § 3, 3°, de la LSRI.

Ook landbouw is een gewestbevoegdheid (1). Inzake ruimtelijke ordening zijn de Gewesten onder meer bevoegd voor de stedebouw en de ruimtelijke ordening (2) en de stadsvernieuwing (3). Op het domein van de landinrichting en het natuurbehoud zijn ze onder meer bevoegd voor de groengebieden, parkgebieden en groene ruimten (4) en de bossen (5).

De Gemeenschappen zijn inzake het gezondheidsbeleid bevoegd voor de gezondheidsopvoeding alsook de activiteiten en diensten op het vlak van de preventieve gezondheidszorg, evenals alle initiatieven inzake de preventieve gezondheidszorg (6).

De federale overheid, de Gemeenschappen en de Gewesten zijn bevoegd voor het wetenschappelijk onderzoek in het raam van hun respectieve bevoegdheden (7).

Inzake fiscaliteit hebben de federale overheid en de Gewesten elk een aantal onderscheiden bevoegdheden. Zo zijn de Gewesten bevoegd voor de belasting op inverkeerstelling (8), de verkeersbelasting (9) en de kilometerheffing. De federale overheid is bevoegd voor diverse maatregelen inzake de personenbelasting en de vervoorschapsbelasting met betrekking tot voertuigen. Ze is ook bevoegd voor de accijnzen op brandstoffen.

L'agriculture est une compétence régionale (1). En ce qui concerne l'aménagement du territoire, les Régions sont compétentes entre autres pour l'urbanisme et l'aménagement du territoire (2) et pour la rénovation urbaine (3). En ce qui concerne la rénovation rurale et la conservation de la nature, elles ont parmi leurs attributions les zones d'espaces verts, les zones de parcs et les zones vertes (4) et les forêts (5).

En ce qui concerne la politique de santé, les Communautés sont compétentes pour l'éducation sanitaire et les activités et services de médecine préventive, ainsi que pour toute initiative en matière de médecine préventive (6).

L'autorité fédérale, les Communautés et les Régions sont compétentes pour la recherche scientifique, dans le cadre de leurs compétences respectives (7).

Dans le domaine de la fiscalité, l'autorité fédérale et les Régions exercent chacune plusieurs compétences distinctes. Les Régions sont ainsi compétentes pour la taxe de mise en circulation (8), la taxe de circulation sur les véhicules automobiles (9) et pour le prélèvement kilométrique. L'autorité fédérale est compétente pour diverses mesures relatives aux véhicules automobiles, liées à l'impôt des personnes physiques et à l'impôt des sociétés. Elle l'est aussi pour les accises sur les carburants.

(1) Krachtens artikel 6, § 1, V, 1°, BWI zijn de Gewesten bevoegd voor het landbouwbeleid en de zeevisserij.

(2) Artikel 6, § 1, I, 1°, BWI.

(3) Artikel 6, § 1, I, 4°, BWI.

(4) Artikel 6, § 1, III, 3°, BWI.

(5) Artikel 6, § 1, III, 4°, BWI.

(6) Artikel 5, § 1, I, eerste lid, 8°, BWI.

(7) Artikel 6bis, BWI.

(8) Artikel 3, 11° van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten (Hierna de Bijzondere Financieringswet).

(9) Artikel 3, 10°, van de bijzondere financieringswet.

(1) En vertu de l'article 6, § 1^{er}, V, 1^o, de la LSRI, les Régions sont compétentes pour la politique agricole et la pêche maritime.

(2) Article 6, § 1^{er}, I, 1^o, de la LSRI.

(3) Article 6, § 1^{er}, I, 4^o, de la LSRI.

(4) Article 6, § 1^{er}, III, 3^o, de la LSRI.

(5) Article 6, § 1^{er}, III, 4^o, de la LSRI.

(6) Article 5, § 1^{er}, I, alinéa 1^{er}, 8^o, de la LSRI.

(7) Article 6bis de la LSRI.

(8) Article 3, 11^o, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions (appelée ci-après Loi spéciale de financement).

(9) Article 3, 10^o, de la loi spéciale de financement.

B. RELEVANTE REGELGEVING

De regelgeving betreffende luchtkwaliteit wordt voor een groot deel bepaald door Europese reglementering. Hieronder geven we een overzicht van de belangrijkste Europese en nationale wetgeving.

Meer informatie en cijfergegevens zijn beschikbaar op de website van irCELine : www.irceline.be.

1. EUROPA

a) Historiek

Op 21 november 1996 werd de richtlijn 96/62/EG van de Raad van 27 september 1996 betreffende de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit gepubliceerd. Die richtlijn vormt een mijlpaal op het gebied van regelgeving voor de luchtkwaliteit in de Europese Unie (EU 1996). De nieuwe Kaderrichtlijn vervangt de vroegere binnen de Europese Unie te hanteren richtlijnen voor SO₂ en zwevende deeltjes (80/779/EEG), voor Pb (82/884/EEG), voor NO₂ (85/203/EEG) en voor O₃ (92/72/EEG).

Samen met een aantal dochterrichtlijnen vormde ze de basis voor een nieuw kwaliteitsbeleid lucht binnen de Europese Unie. De Kaderrichtlijn had als doel de grondbeginselen van een gemeenschappelijke strategie te formuleren, terwijl de dochterrichtlijnen voor een 13-tal polluenten luchtkwaliteitsnormen (grens- en streefwaarden, en in een aantal gevallen alarmdrempels) vastlegden.

De gemeenschappelijke strategie, geformuleerd in de Kaderrichtlijn, was erop gericht :

- doelstellingen voor de luchtkwaliteit in de Gemeenschap te omschrijven en vast te stellen, teneinde schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens en het milieu als geheel te voorkomen, te verhinderen of te verminderen ;

- de luchtkwaliteit in de lidstaten op basis van gemeenschappelijke methoden en criteria te beoordelen ;

- te beschikken over adequate informatie over de luchtkwaliteit en ervoor te zorgen dat de bevolking daarover wordt ingelicht, onder andere door middel van alarmdrempels ;

- goede luchtkwaliteit in stand te houden en die in de andere gevallen te verbeteren.

B. RÉGLEMENTATION PERTINENTE

La réglementation en matière de qualité de l'air est déterminée en grande partie par la réglementation européenne. Nous présentons ci-après un aperçu des principaux textes législatifs européens et nationaux.

Pour des informations et des données chiffrées plus détaillées, on consultera le site web de irCELine : www.irceline.be.

1. EUROPE

a) Historique

La directive du Conseil 96/62/EC du 27 septembre 1996 régissant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air fut publiée le 21 novembre 1996. Cette directive posa un jalon important en matière de réglementation de la qualité de l'air dans l'Union européenne (UE 1996). La nouvelle directive-cadre remplaça les précédentes directives applicables dans l'Union européenne pour le SO₂ et les particules en suspension (80/779/CEE), le plomb (82/884/CEE), le NO₂ (85/203/CEE) et l'O₃ (92/72/CEE).

Cette directive, avec ses directives filles, constituait la base d'une nouvelle politique de qualité de l'air au sein de l'Union européenne. La directive-cadre avait pour objectif de formuler les principes fondamentaux d'une stratégie commune, alors que les directives filles fixaient des normes de qualité de l'air pour 13 polluants (valeurs limites et valeurs cibles, ainsi que des seuils d'alerte dans un certain nombre de cas).

La stratégie commune, formulée dans la directive-cadre, avait pour objectif :

- de fixer et de définir des objectifs pour la qualité de l'air ambiant au sein de la Communauté afin d'éviter, de prévenir et de réduire les effets nocifs pour la santé humaine et l'environnement ;

- d'évaluer la qualité de l'air ambiant dans les États membres sur la base de méthodes et de critères communs ;

- de disposer d'informations adéquates sur la qualité de l'air ambiant et de les porter à la connaissance de la population, entre autres par la diffusion d'avis relatifs aux seuils d'alerte ;

- de préserver la qualité de l'air ambiant lorsqu'elle est bonne et de l'améliorer dans les autres cas.

De kaderrichtlijn 96/62/EG werd gevolgd door deze dochterrichtlijnen :

- richtlijn 1999/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 april 1999 betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofstoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht ;
- richtlijn 2000/69/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 november 2000 betreffende grenswaarden voor benzeen en koolmonoxide in de lucht ;
- richtlijn 2002/3/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 februari 2002 betreffende ozon in de lucht ;
- richtlijn 2004/107/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 december 2004 betreffende arseen, cadmium, kwik, nikkel en polycyclische aromatische koolwaterstoffen in de lucht.

In de dochterrichtlijnen werden de algemene luchtkwaliteitsdoelstellingen, geformuleerd in de gemeenschappelijke strategie van de Kaderrichtlijn, per polluent geformuleerd in de vorm van grens- en streefwaarden, en ook met een datum waarop concentratieniveaus beneden die grenswaarden moeten worden bereikt. In een overgangsfase wordt een overschrijdingsmarge voor de grenswaarde ingesteld.

De lidstaten zijn verplicht om actieplannen uit te werken bij overschrijdingen van de grenswaarden.

De richtlijnen beschreven ook per polluent criteria en meetmethodes voor de bewaking van de luchtkwaliteit, en bij welke informatie- en alarmdrempels de bevolking moet worden geïnformeerd. Die drempels zijn gedefinieerd voor stoffen waaraan kortstondige blootstelling boven de drempelwaarde risico's kan inhouden voor de volksgezondheid. Er bestaan alarmdrempels voor NO₂, SO₂ en O₃.

b) Huidige regelgeving

Het huidige wettelijke kader van de Europese Unie combineert verschillende benaderingswijzen, waaronder :

- luchtkwaliteitsdoelstellingen (immissiegrens-waarden), die hoofdzakelijk door de Europese richtlijn

La directive-cadre 96/62/CE a été suivie des directives filles suivantes :

- directive 1999/30/CE du Parlement européen et 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 ambiant ;
- directive 2000/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 novembre 2000 concernant les valeurs limites pour le benzène et le monoxyde de carbone dans l'air ambiant ;
- directive 2002/3/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 février 2002 relative à l'ozone dans l'air ambiant ;
- directive 2004/107/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 2004 concernant l'arsenic, le cadmium, le mercure, le nickel et les hydrocarbures aromatiques polycycliques dans l'air ambiant.

Les objectifs généraux de qualité de l'air, formulés dans la stratégie commune de la directive-cadre, étaient détaillés pour chaque polluant dans les directives filles, sous la forme de valeurs limites et de valeurs cibles, et étaient accompagnés des dates auxquelles les niveaux de concentration inférieurs à ces valeurs limites devaient être atteints. Dans une phase transitoire, une marge de dépassement était prévue pour la valeur limite.

Les États membres étaient cependant obligés d'établir des plans d'action en cas de dépassements des valeurs limites.

Les directives ont également fixé, pour chacun de ces polluants, des critères et des méthodes de mesure pour la surveillance de la qualité de l'air ainsi que des seuils d'information et d'alerte à partir desquels la population doit être informée. Ces seuils ont été définis pour les composés pour lesquels une exposition de courte durée au-dessus des valeurs seuils peut présenter des risques pour la santé de la population. En particulier, il existe des seuils d'alerte pour le NO₂, le SO₂ et l'O₃.

b) Réglementation actuelle

Le cadre légal actuel de l'Union européenne combine plusieurs approches, dont :

- des objectifs de qualité du milieu ambiant (valeurs limites d'immission), établis principalement par la

betreffende de luchtkwaliteit zijn opgesteld (richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa) ;

– emissieplafonds op nationaal niveau, met de richtlijn die voorheen de NEC-richtlijn werd genoemd en die het herziene protocol van Göteborg uitvoert (richtlijn 2016/2284/EG van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen) ;

– controle van de emissies aan de bron, ongeacht of het gaat om producten (Euronormen, Ecodesign-richtlijn, enz.) of om industriële installaties (IED-richtlijn – richtlijn 2010/75/EU van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 inzake industriële emissies).

- De EU-richtlijn 2008/50/EG van 20 mei 2008 (CAFE-richtlijn)

Op 20 mei 2008 werden de kaderrichtlijn 96/62/EG, de eerste drie dochterrichtlijnen ervan en een richtlijn rond het uitwisselen van gegevens, vervangen door de nieuwe EU-richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (*Cleaner Air for Europe* – CAFE).

De grens- en streefwaarden, en informatie- en alarmdrempels werden behouden, behalve de tweede fase van de PM10-grenswaarde die geschrapt werd. Aanvullend werden, gebaseerd op recente gezondheidsonderzoeken naar de schadelijke effecten van PM2.5, voor die pollutant eveneens meetverplichtingen en grens- en streefwaarden vastgelegd. Op basis van PM2.5-metingen in stedelijke achtergrondlocaties wordt een gemiddelde blootstellingsindex (GBI) berekend voor het referentiejaar 2010, gebaseerd op de gemiddelde concentratie in 2008, 2009 en 2010. Die blootstellingsindex bepaalt naar welk reductiepercentage een lidstaat moet streven tegen 2020. Er werd ook in extra flexibiliteit voorzien voor het niet in rekening brengen van natuurlijke bronnen bij de beoordeling van de kwaliteitsdoelstellingen en er werd in een uitstelmogelijkheid voorzien voor het halen van de grenswaarden van NO₂, PM10 en benzeen.

Voor fijnstof mogen overschrijdingen die geheel of gedeeltelijk te wijten zijn aan natuurlijke bronnen geheel of gedeeltelijk buiten beschouwing worden gelaten. De

directive européenne sur la qualité de l'air (directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe) ;

– des plafonds d'émissions à l'échelle nationale, avec la directive, autrefois nommée « PEN », qui met en œuvre la vision révisée du protocole de Göteborg (directive 2016/2284/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques) ;

– un contrôle des émissions à la source, qu'il s'agisse des produits (Normes Euro, directive Ecodesign, etc.) ou des installations industrielles (directive IED – directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles).

- La directive 2008/50/CE de l'UE du 20 mai 2008 (directive CAFE)

Le 20 mai 2008, la directive-cadre 96/62/CE, les trois premières directives filles ainsi qu'une directive relative à l'échange d'informations ont été remplacées par la nouvelle directive européenne 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (*Cleaner Air for Europe* – CAFE).

Les valeurs limites et cibles, ainsi que les seuils d'information et d'alerte ont été maintenus, à l'exception de la deuxième phase pour la valeur limite PM10 qui a été supprimée. En outre, compte tenu des études de santé récentes concernant les effets nocifs des PM2.5, des obligations de mesure ainsi que des valeurs limites et des valeurs cibles ont été imposées pour ce polluant. Sur la base des mesures de PM2.5, dans des lieux caractéristiques de la pollution de fond urbaine, un indicateur d'exposition moyenne (IEM) a été calculé pour l'année de référence 2010, sur la base des concentrations moyennes des années 2008, 2009 et 2010. Cet indicateur d'exposition détermine l'objectif de réduction que doit viser un État membre d'ici 2020. Une flexibilité supplémentaire a été prévue pour la non-prise en compte de sources naturelles dans l'évaluation des objectifs de qualité, et une possibilité de report a été intégrée pour le respect des valeurs limites du NO₂, des PM10 et du benzène.

Pour les particules fines, les dépassements qui sont entièrement ou partiellement attribuables à des sources naturelles, sont en tout ou partie exclus. La contribution

bijdrage van het strooien van winterzand en -zout mag eveneens worden afgetrokken.

Ook de criteria voor het aggregeren van gegevens en het berekenen van statistische parameters zijn grotendeels overgenomen uit de oude kaderrichtlijnen. Uitzondering daarop is de berekening van 24-uurswaarden ; daarvoor moet volgens de nieuwe richtlijn minstens 75 % van de uurgemiddelen beschikbaar zijn.

De richtlijn voorziet ook in de mogelijkheid om in zones of agglomeraties waar het moeilijk is om de vastgestelde grenswaarden tegen de streefdatum te bereiken, de nalevingstermijn voor de grenswaarden met een welbepaalde periode uit te stellen (tot 2011 voor PM10 en tot 2015 voor benzeen en NO₂). Daarbij moet een uitvoerig plan worden opgesteld waaruit blijkt dat de naleving tegen het einde van de herziene termijn gegarandeerd wordt. Dat plan moet door de Europese Commissie worden goedgekeurd.

In 2009 werd de uitstelaanvraag voor het niet behalen van de daggrenswaarde van 50 µg/m³ voor PM10 in verschillende zones in Vlaanderen, Brussel en Wallonië niet goedgekeurd. Net als verschillende Europese lidstaten (22 van de 27) haalden ook Vlaanderen en Brussel de Europese jaargrenswaarde van 40 µg/m³ voor stikstofdioxide (NO₂) niet in 2010. Begin 2012 werd in Vlaanderen het Luchtkwaliteitsplan opgemaakt dat een pakket maatregelen bevat om de Europese grenswaarde te halen tegen 2015. Vlaanderen heeft voor de zones in overschrijding – de Antwerpse agglomeratie en de Antwerpse haven – van de Europese Commissie uitstel gekregen voor het behalen van de jaargemiddelde NO₂-grenswaarde tot 2015. Tot die datum was de grenswaarde in die zones 60 µg/m³. Aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd geen uitstel verleend.

- EU richtlijn 2015/2193 (MCP-richtlijn)

De MCP-richtlijn (*medium combustion plants directive*, afgekort MCPR) stelt op Europees niveau regels vast om de emissies van SO₂, NO_x en fijnstof door middelgrote stookinstallaties (nominaal thermisch vermogen van 1 MW tot 50 MW) te beheersen. De richtlijn bevat ook regels voor het monitoren van de emissies van koolmonoxide (CO), voor de vergunningverlening en de registratie van de middelgrote stookinstallaties en voor een aantal rapporteringen door de lidstaten.

de l'épandage de sable et de sel en hiver peut également être soustraite.

Les critères pour l'agrégation de données et le calcul de paramètres statistiques sont repris en grande partie des anciennes directives-cadres. La seule exception concerne le calcul des valeurs relevées sur 24 heures ; à cet effet, il faut, selon la nouvelle directive, que 75 % au moins des moyennes horaires soient disponibles.

La directive prévoit aussi que, dans les zones ou les agglomérations où les valeurs limites fixées ne pourront pas être respectées à l'échéance fixée, le délai prévu pour respecter ces valeurs peut être prolongé pendant une durée déterminée (jusqu'en 2011 pour les PM10 et jusqu'en 2015 pour le benzène et le NO₂). À cet effet, il convient d'élaborer un plan détaillé montrant que le respect des valeurs limites fixées sera garanti à la fin du délai modifié. Ce plan doit être approuvé par la Commission européenne.

En 2009, la demande de report de l'échéance pour cause de non-respect de la valeur limite journalière de 50 µg/m³ pour les PM10 dans différentes zones en Flandre, à Bruxelles et en Wallonie n'a pas été approuvée. À l'instar de plusieurs États membres européens (22 sur 27), la Flandre et Bruxelles ne sont pas parvenues à respecter la valeur limite annuelle européenne de 40 µg/m³ pour le dioxyde d'azote (NO₂) en 2010. Début 2012, la Flandre a élaboré un plan relatif à la qualité de l'air qui comporte un ensemble de mesures pour pouvoir atteindre la valeur limite européenne à l'horizon 2015. Pour les zones en dépassement – l'agglomération anversoise et le port d'Anvers – la Flandre a obtenu de la part de la Commission européenne un délai supplémentaire pour lui permettre de respecter la valeur limite moyenne annuelle pour le NO₂ jusqu'en 2015. Jusqu'à cette échéance, la valeur limite dans ces zones s'élevait à 60 µg/m³. Aucun report n'a été accordé à la Région de Bruxelles-Capitale.

- Directive UE 201/2193 (directive MCP)

La directive MCP (*medium combustion plants directive*) fixe des règles au niveau européen en vue de limiter les émissions de dioxyde de soufre (SO₂), d'oxydes d'azote (NO_x) et de poussières en provenance des installations de combustion moyennes (puissance thermique nominale de 1 MW à 50 MW). La directive instaure également des règles concernant la surveillance des émissions de monoxyde de carbone (CO), l'octroi d'autorisations et l'enregistrement des installations de combustion moyennes ainsi que la transmission de rapports par les États membres.

- EU Richtlijn 2016/2284 (NEC-richtlijn)

De richtlijn inzake Nationale Emissieplafonds (*National Emission Ceilings Directive* –NECD 2001/81/EC) in voege sinds 2001, stelt nationale emissiegrens-waarden voorop vanaf 2010. In de NEC richtlijn zijn emissieplafonds vastgelegd voor de totale emissies van de luchtverontreinigende stoffen stikstofoxides (NOx), zwaveloxides (SOx), niet-methaan vluchtige organische stoffen (NMVOS) en ammoniak (NH3).

Eind 2016 trad de herziene NEC richtlijn in werking (2016/2284/EC). De absolute emissieplafonds voor 2010 blijven gelden tot 2019. Voor 2020 en 2030 werden nieuwe relatieve plafonds voorzien ten opzichte van 2005. Bovendien werd een nieuwe grenswaarde voor PM2.5 toegevoegd.

België is verplicht jaarlijks de emissie-inventaris aan de Europese Commissie (NECD) te rapporteren. Ook prognoses van de emissies tot 2030 moeten tweearjaarlijks gerapporteerd worden. Om de vier jaar moeten emissies van de grote puntbronnen en ruimtelijk gespreide emissies gerapporteerd worden.

Naast de gegevens over de emissies wordt er ook een *Informative Inventory Report* (IIR) gerapporteerd waarin de trends, achterliggende data en methodologieën beschreven worden.

Een emissie-inventaris evolueert voortdurend, samen met de wetenschappelijke kennis er achter. Ook gegevens van historische jaren worden voortdurend bijgesteld. Om rekening te kunnen houden met de onzekerheid die dit met zich meebrengt, is in de herziene NEC richtlijn een flexibiliteitsmechanisme voorzien om naast de wetenschappelijk correcte emissie-inventaris, een aanpassing (« *adjustment* ») aan de emissie-inventaris te rapporteren die gebruikt wordt voor de evaluatie van de doelstellingen. Deze aanpassing houdt rekening met de wetenschappelijke kennis die bestond op het moment dat de reductiedoelstellingen werden vastgesteld. Hiermee wordt vermeden dat lidstaten hun doelstellingen niet halen door evolutie van de kennis, of omgekeerd, dat ze hun emissie-inventaris niet aanpassen aan de meest recente kennis precies om te vermijden dat ze hun doelstellingen niet halen.

Dergelijke aanpassing is enkel toegestaan wanneer aan één van volgende voorwaarden is voldaan :

- Directive UE 2016/2284 (directive PEN)

La directive sur les Plafonds d'émission nationaux (directive PEN 2001/81/CE) ou *National Emission Ceilings* (NEC), en vigueur depuis 2001, fixe les valeurs d'émissions nationales devant être atteintes à partir de 2010. Les plafonds d'émissions fixés par cette directive concernent quatre polluants : les oxydes d'azote (NOx), les oxydes de soufre (SOx), les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) et l'ammoniac (NH3).

À la fin de l'année 2016, la directive PEN révisée est entrée en vigueur (2016/2284/CE). Les plafonds d'émission absous pour 2010 resteront en vigueur jusqu'en 2019. Pour 2020 et 2030, de nouveaux plafonds relatifs ont été prévus, par rapport à 2005. En outre, une valeur limite pour les particules fines PM2.5 a été ajoutée.

La Belgique est dans l'obligation de rapporter ses inventaires d'émissions à la Commission européenne annuellement (directive PEN). Les projections d'émissions jusqu'en 2030 doivent également être rapportées deux fois par an. Tous les quatre ans, les émissions des points sources importants et la distribution spatiale des émissions doivent également être rapportées.

Outre les inventaires d'émissions, un rapport d'inventaire informatif (*Informative Inventory Report*, IIR) doit également être transmis, dans lequel les tendances, données sous-jacentes et méthodologies de calcul sont décrites.

Les inventaires d'émissions sont en évolution constante, en raison des avancées des connaissances scientifiques. Les données des années précédentes sont ainsi mises à jour en conséquence. Afin de prendre en compte les incertitudes qui en résultent, la directive PEN révisée fournit un « mécanisme de flexibilité » pour les États membres. Ainsi, en plus des inventaires d'émissions scientifiquement corrects, un « ajustement » des inventaires d'émissions est également rapporté, qui est utilisé pour l'évaluation des objectifs. Cet ajustement tient compte des connaissances scientifiques disponibles lors de l'établissement des objectifs de réduction. Ce mécanisme de flexibilité évite aux États membres de ne pas pouvoir atteindre leurs objectifs en raison de l'évolution des connaissances, ou, au contraire, empêche les États membres de ne pas améliorer leurs inventaires d'émissions en vue d'atteindre leurs objectifs.

Un ajustement est autorisé si l'un des critères suivants est rempli :

– er zijn nieuwe emissiebroncategorieën die niet in rekening werden gebracht op het moment dat de emissieplafonds werden vastgelegd.

– de emissiefactoren die zijn gebruikt voor het bepalen van de emissies van specifieke broncategorieën zijn significant verschillend dan deze die werden aangenomen op het moment dat de emissieplafonds werden vastgelegd.

– de methodologie is significant verschillend van de methodologie die werd gebruikt op het moment dat de emissieplafonds werden vastgelegd.

België overschrijdt het NEC plafond voor NOx in 2010-2015 en het NEC plafond voor NMVOS in 2010. Bijgevolg werd een aanpassing ingediend voor NOx voor de sectoren wegtransport en landbouw en voor NMVOS voor de Landbouwsector.

Meer informatie is ter beschikking op de website van irCELIne : <http://www.irceline.be/nl/luchtkwaliteit/emissies>.

c) Fitness-check door de Europese Commissie

De Europese Commissie is begonnen met het uitvoeren van een *fitness check* van de twee *Ambient Air Quality* (AAC) richtlijnen 2008/50/EC en 2004/107/EC (dochterrichtlijn) voor de periode 2008 tot 2018.

In deze *fitness check* wordt nagegaan in hoeverre de lidstaten de doelstellingen van deze richtlijnen kunnen realiseren. Er wordt een consultatie georganiseerd met alle belanghebbende partijen (*stakeholders*) : de openbare sector, de privé sector, het middenveld en het grote publiek.

Voor verdere informatie : http://ec.europa.eu/environment/air/quality/aqd_fitness_check_en.htm

Fitness check of the EU Ambient Air Quality Directives Roadmap : https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiative/40557/attachment/090166e5b40536f3_en.

– il existe de nouvelles catégories de sources d'émissions qui n'étaient pas incluses au moment où les plafonds ont été fixés ;

– les facteurs d'émissions utilisés pour déterminer les émissions de certaines catégories de sources sont significativement différents de ceux utilisés au moment où les plafonds ont été fixés ;

– la méthodologie est significativement différente de la méthodologie utilisée lorsque les plafonds d'émissions ont été fixés.

La Belgique excède le plafond d'émission pour les NOx en 2010-2015 et le plafond d'émission des COVNM en 2010. En conséquence, un ajustement pour les NOx a été effectué pour les secteurs du transport routier et de l'agriculture, et pour les COVNM pour le secteur de l'agriculture.

Pour plus d'informations, consultez le site web de irCELIne : http://www.irceline.be/fr/qualite-de-lair/emissions/directive-sur-les-plafonds-demission-nationaux-pen?set_language=fr.

c) Bilan de qualité effectué par la Commission européenne

La Commission européenne a commencé à établir un bilan de qualité (*fitness check*), pour la période 2008-2018, des deux directives sur la qualité de l'air ambiant (*Ambient Air Quality*), à savoir la directive 2008/50/CE et la directive fille 2004/107/CE.

Ce bilan évalue dans quelle mesure les États membres parviennent à atteindre les objectifs fixés par les directives. Une consultation associe toutes les parties intéressées (*stakeholders*) : le secteur public, le secteur privé, la société civile et le grand public.

Pour de plus amples explications, utiliser les liens suivants : http://ec.europa.eu/environment/air/quality/aqd_fitness_check_en.htm

Fitness check of the EU Ambient Air Quality Directives Roadmap : https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiative/40557/attachment/090166e5b40536f3_en.

2. BELGIË

a) Regelgeving

In overeenstemming met artikel 6, § 1, II, van de bijzondere wet tot hervorming der Instellingen van 8 augustus 1980, zijn de Gewesten bevoegd voor « De bescherming van het leefmilieu, onder meer die van de bodem, de ondergrond, het water en de lucht tegen verontreiniging en aantasting, alsmede de strijd tegen de geluidshinder ».

- *Vlaams Gewest*

– Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning (VLAREM). De drie titels van Vlarem (I, II en III) zijn uitvoeringsbesluiten van het Milieuvergunningsdecreet.

– Besluit van de Vlaamse regering van 22 december 2006 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne. Dit besluit zet de Europese dochterrichtlijn 2004/107/EG om.

– Besluit van de Vlaamse regering van 14 januari 2011 houdende de wijziging van diverse bepalingen van het besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne en van bijlage 1 van het besluit van de Vlaamse regering van 6 februari 1991 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning. Dit besluit zet onder meer de Europese richtlijn 2008/50/EG inzake luchtkwaliteit en schonere lucht om, de belangrijkste wettelijke basis voor luchtkwaliteitsnormen.

– Besluit van de Vlaamse regering van 27 oktober 2017 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne en tot wijziging van artikel 3.7.10.2 van titel III van het VLAREM van 16 mei 2014. Dit besluit bevat de omzetting van de Europese richtlijn 2015/2193 van het Europees Parlement en de Raad van 25 november 2015 inzake de beperking van de emissies van bepaalde verontreinigende stoffen in de lucht door middelgrote stookinstallaties (de MCP-richtlijn, afgekort tot MCPR), en richtlijn 2016/2284 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende

2. BELGIQUE

a) Réglementation

Conformément à l'article 6, § 1^{er}, II, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les Régions sont compétentes pour « La protection de l'environnement, notamment celle du sol, du sous-sol, de l'eau et de l'air contre la pollution et les agressions ainsi que la lutte contre le bruit ».

- *Région flamande*

– Règlement flamand relatif au permis d'environnement (VLAREM). Les trois titres du Vlarem (I, II et III) sont des arrêtés d'exécution du décret relatif au permis d'environnement.

– Arrêté du gouvernement flamand du 22 décembre 2006 modifiant l'arrêté du gouvernement flamand du 1^{er} juin 1995 fixant les dispositions générales et sectorielles en matière d'hygiène de l'environnement. Cet arrêté transpose la directive fille européenne 2004/107/CE.

– Arrêté du gouvernement flamand du 14 janvier 2011 modifiant différentes dispositions de l'arrêté du gouvernement flamand du 1^{er} juin 1995 fixant les dispositions générales et sectorielles en matière d'hygiène de l'environnement et modifiant l'annexe 1^{re} de l'arrêté du gouvernement flamand du 6 février 1991 fixant le règlement flamand relatif à l'autorisation écologique. Cet arrêté transpose entre autres la directive européenne 2008/50/CE concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, la principale base légale en ce qui concerne les normes de qualité de l'air.

– Arrêté du gouvernement flamand du 27 octobre 2017 modifiant diverses dispositions de l'arrêté du gouvernement flamand du 1^{er} juin 1995 fixant les dispositions générales et sectorielles en matière d'hygiène de l'environnement et modifiant l'article 3.7.10.2 du titre III du VLAREM du 16 mai 2014. Cet arrêté prévoit la transposition de la directive européenne 2015/2193 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative à la limitation des émissions de certains polluants dans l'atmosphère en provenance des installations de combustion moyennes (directive MCP) et de la directive 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants

stoffen, tot wijziging van richtlijn 2003/35/EG en tot intrekking van richtlijn 2001/81/EG (de NEC-richtlijn, afgekort tot NECR).

– Protocol van Montreal (Internationaal Verdrag voor de bescherming van de ozonlaag).

– PRTR-Protocol (*Release and Transfer Register*, verplichte rapportering van emissiegegevens).

• *Waals Gewest*

– Besluit van de Waalse regering van 15 juli 2010 *relatif à l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant*. Dit besluit zet richtlijn 2008/50/EG om, alsook richtlijn 2004/107/EG. De wettelijke basis van dit besluit is artikel 1 van de wet van 28 december 1964 betreffende de bestrijding van de luchtverontreiniging.

– Wat de uitstoot van luchtvervuilende stoffen betreft, is een besluit tot omzetting van richtlijn NEC 2016/2284 in voorbereiding (ter vervanging van de besluiten van de Waalse regering van 13 november 2002 en van 25 maart 2004).

– Andere regelgeving heeft ook tot doel om in bepaalde sectoren de uitstoot van luchtvervuilende stoffen te verminderen.

– Wat de industriële uitstoot betreft, is het decreet van 11 maart 1999 *relatif au permis d'environnement* en zijn uitvoeringsbesluiten van toepassing.

– Wat de uitstoot van huisverwarming betreft is het besluit van de Waalse regering van 29 januari 2009 van toepassing (een ontwerp van nieuw besluit is in voorbereiding).

– Ook moet het klimaatdecreet van 20 februari 2014 worden vermeld. De artikelen 12 en volgende van dit decreet vormen de wettelijke basis van het *Plan Air Climat Énergie*.

• *Brussels Hoofdstedelijk Gewest*

– Ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing.

– het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan van 2 juni 2016.

atmosphériques, modifiant la directive 2003/35/CE et abrogeant la directive 2001/81/CE (la directive PEN).

– Protocole de Montréal (Convention internationale pour la protection de la couche d'ozone).

– Protocole PRTR (Protocole sur les registres des rejets et transferts de polluants, obligation de communiquer les données relatives aux émissions).

• *Région Wallonne*

– Arrêté du gouvernement wallon du 15 juillet 2010 relatif à l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant. Cet arrêté transpose la directive 2008/50/CE, ainsi que la directive 2004/107/CE. La base légale de cet arrêté est l'article 1^{er} de la loi du 28 décembre 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique.

– Pour ce qui concerne les émissions de polluants atmosphériques, un arrêté visant à transposer la directive PEN 2016/2284 est en préparation (en remplacement des arrêtés du gouvernement wallon du 13 novembre 2002 et du 25 mars 2004).

– D'autres réglementations ont également pour objectif la réduction des émissions de certains polluants atmosphériques, dans certains secteurs.

– Pour ce qui concerne les émissions industrielles, c'est le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement qui s'applique, ainsi que ses arrêtés d'exécution.

– Pour ce qui concerne les émissions dues au chauffage domestique, c'est l'arrêté du gouvernement wallon du 29 janvier 2009 qui s'applique (un projet de nouvel arrêté est en cours).

– Il faut également citer le décret climat du 20 février 2014. Les articles 12 et suivants de ce décret constituent la base légale du Plan Air Climat Énergie.

• *Région de Bruxelles-Capitale*

– Ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'énergie.

– Plan Régional Air-Climat-Énergie du 2 juin 2016.

b) Samenwerking tussen de Federale Staat en de Gewesten inzake de bewaking van de luchtkwaliteit in België

- *Interministeriële Conferentie Leefmilieu (ICL)*

In België heeft het Overlegcomité, dat overleg mogelijk maakt wanneer gewestregeringen en de federale regering samen politieke knopen moeten doorhakken, de Interministeriële Conferentie Leefmilieu (ICL) opgericht. Hier kunnen milieubeslissingen worden genomen in overleg met de betrokken federale en gewestelijke regeringsleden. De bijzondere wet van 8 augustus 1980 over de hervorming der instellingen legt de specifieke onderwerpen op. Zo moet de federale overheid de Gewesten betrekken bij het vaststellen van productnormen (artikel 6, § 4, 1°).

De ICL is samengesteld uit gewestelijke en federale ministers bevoegd voor leefmilieu en natuur. Ze wordt uitgebreid tot de betrokken federale, gewestelijke of gemeenschappelijke regeringsleden bij beslissingen over onderwerpen die ook andere bevoegdhedsdomeinen aanbelangen.

Het voorzitterschap wordt beurtelings waargenomen door de drie Gewesten en de federale overheid.

In twee gevallen wordt de samenstelling van de ICL vastgelegd in een samenwerkingsakkoord :

– de Interministeriële Conferentie Leefmilieu, uitgebreid tot klimaat : hiertoe behoren onder andere de ministers van energie, transport, fiscaliteit, ontwikkelingssamenwerking en economie (*Belgisch Staatsblad* van 27 juni 2003) ;

– de Interministeriële Conferentie Leefmilieu, uitgebreid tot REACH, betreffende de registratie en beoordeling van en de autorisatie en beperkingen ten aanzien van chemische stoffen (*Belgisch Staatsblad* van 14 maart 2012).

- *Coördinatie Comité Internationaal Milieubeleid (CCIM)*

Het Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid (CCIM) werd opgericht op basis van het samenwerkingsakkoord van 5 april 1995 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot het

b) Coopération entre l’État fédéral et les Régions concernant la surveillance de la qualité de l’air en Belgique

- *Conférence interministérielle de l’environnement (CIE)*

En Belgique, le Comité de concertation, qui permet de mener une concertation lorsque les gouvernements régionaux et le gouvernement fédéral doivent trancher ensemble certains problèmes politiques, a institué la Conférence interministérielle de l’environnement (CIE). Des décisions environnementales peuvent y être prises en concertation avec les membres concernés du gouvernement fédéral et des gouvernements régionaux. La loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles impose les thèmes spécifiques. Ainsi l’État fédéral doit associer les Régions à l’établissement de normes de produits (article 6, § 4, 1°).

La CIE se compose des ministres régionaux et fédéraux qui ont l’environnement et la nature dans leurs attributions. Pour les décisions portant sur des questions qui touchent également à d’autres domaines de compétence, la CIE est élargie aux membres du gouvernement fédéral, des gouvernements régionaux ou communautaires concernés.

La présidence est assurée à tour de rôle par les trois Régions et l’État fédéral.

Dans deux cas, la composition de la CIE est définie dans un accord de coopération :

– Conférence interministérielle de l’Environnement, élargie au climat : en font partie, notamment, les ministres compétents pour l’énergie, les transports, la fiscalité, la coopération au développement et l’économie (*Moniteur belge* du 27 juin 2003) ;

– Conférence interministérielle de l’Environnement, élargie à l’enregistrement, l’évaluation et l’autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH) (*Moniteur belge* du 14 mars 2012).

- *Comité de coordination de la politique internationale de l’environnement (CCPIE)*

Le Comité de coordination de la politique internationale de l’environnement (CCPIE) a été créé sur la base d’un accord de coopération du 5 avril 1995 entre l’État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la politique

internationaal milieubeleid en neemt het secretariaat van de ICL waar.

Alle beleidsorganen die in België bevoegd zijn voor leefmilieu zetelen in het CCIM. De dagelijkse leiding is in handen van het directoraat-generaal Leefmilieu van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de voedselketen en Leefmilieu. Naast het voorbereiden van de Belgische standpunten worden tussen deze partners ook andere taken in consensus opgenomen.

Door het CCIM kan België in de talrijke internationale instellingen en organisaties weloverwogen milieustandpunten innemen.

Het CCIM organiseert tweemaal per jaar een *stakeholder's dialogue* (SHD) met de verschillende Belgische maatschappelijke actoren. Deze dialoog is een uitwisselingsplatform tussen de federale overheid en de Gewesten met de vertegenwoordigers van werkgeversorganisaties, NGO's en vakbonden. De doelstelling is om voor elk nieuw Europees voorzitterschap, dus om de zes maanden, informatie uit te wisselen met de *stakeholders* over prioritaire Europese en multilaterale dossiers, evenals over bepaalde dossiers uit de actualiteit.

Werkgroep ATMOS binnen het CCIM

Afhankelijk van de behoeften richt het CCIM stuurgroepen op. Deze krijgen een specifiek mandaat betreffende een bepaalde milieuthematiek, bijvoorbeeld water of klimaat, of behandelen specifieke transversale, thema-overschrijdende domeinen, zoals milieugegevens of milieuwetgeving. De CCIM stuurgroepen zijn samengesteld uit expert-ambtenaren en houden zich bezig met het afstemmen van Europese of internationale verplichtingen, zoals bijvoorbeeld het afstemmen van de input inzake rapportage-verplichtingen.

De stuurgroep Atmos is één van de thematische CCIM-stuurgroepen. Deze stuurgroep houdt zich bezig met de Belgische standpuntbepaling en de opvolging van de internationale of Europese besluitvorming inzake luchtverontreiniging, zoals de richtlijnen inzake luchtkwaliteit of nationale emissieplafonds. Zij houdt zich specifiek bezig met de technische/inhoudelijke voorbereiding van dergelijke dossiers en doet voorstellen aan de Interministeriële Conferentie Leefmilieu (ICL), die afspraken maakt tussen de Gewesten en het federale

internationale de l'environnement et assure le secrétariat de la Conférence interministérielle de l'Environnement (CIE).

Le CCPIE réunit l'ensemble des organes stratégiques compétents en matière d'environnement en Belgique. La direction journalière est assurée par la direction générale Environnement du SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement. Outre la préparation des prises de position de la Belgique, ces partenaires assument aussi d'autres tâches en concertation.

Le CCPIE permet à la Belgique de défendre des positions mûrement réfléchies en matière d'environnement auprès des nombreuses institutions et organisations internationales.

Le CCPIE organise deux fois par an un *stakeholder's dialogue* (SHD) avec les différentes parties prenantes belges. Ce dialogue est conçu comme une plateforme d'échange entre, d'une part, l'autorité fédérale et les Régions et, d'autre part, les représentants d'organisations d'employeurs, d'ONG et de syndicats. L'objectif est d'échanger des informations avec les *stakeholders* lors de chaque nouvelle présidence européenne (tour de rôle tous les six mois) sur des dossiers européens et multilatéraux prioritaires et sur certains dossiers liés à l'actualité.

Groupe de travail ATMOS au sein du CCPIE

En fonction des nécessités, le CCPIE crée des groupes directeurs investis d'un mandat spécifique qui porte sur une thématique environnementale déterminée, comme l'eau ou les changements climatiques par exemple, ou sur des matières transversales spécifiques comme la législation environnementale ou la collecte et le traitement des données environnementales par exemple. Ces groupes directeurs, composés de fonctionnaires experts, sont chargés de la coordination relative aux obligations imposées au niveau européen ou international, par exemple en ce qui concerne les données dans le cadre des obligations de rapportage.

Le groupe directeur Atmos est l'un des groupes directeurs thématiques du CCPIE qui est chargé de définir les positions de la Belgique et de suivre le processus décisionnel international ou européen en matière de pollution de l'air, notamment à travers les directives relatives à la qualité de l'air ou aux plafonds d'émissions nationaux. Il s'occupe spécifiquement de la préparation technique/de fond de ce type de dossiers et formule des propositions à l'intention de la Conférence interministérielle de l'environnement (CIE) où des décisions sont

niveau indien voor de uitvoering van internationale verplichtingen gezamenlijke intra-Belgische standpunten gewenst zijn.

Wanneer de stuurgroep geen eensgezindheid zou bereiken, wordt de kwestie op de plenaire vergadering van CCIM gebracht, waar naast de vier leefmilieu-administraties en Buitenlandse Zaken ook de betreffende beleidscellen zetelen.

Er wordt minimum éénmaal per jaar vergaderd. De frequentie van de vergaderingen hangt af van de noodzaak : op het moment dat er richtlijnen in onderhandeling zijn of moeten omgezet worden, komt ze vaker bijeen dan wanneer dat niet het geval is. In 2017 waren er drie vergaderingen, in 2018 zullen er ook drie of vier doorgaan. Het initiatief wordt genomen door de voorzitter, in samenspraak met de leden van de stuurgroep. Elk van de betrokken overheden kan een vertegenwoordiger van een ander (dan leefmilieu) departement meebrengen indien hij/zij dat nuttig vindt, in functie van de besprekking op de vergadering.

- *Intergewestelijke Cel voor leefmilieu (IRCEL).*

IRCEL-CELINE is in het leven geroepen overeenkomstig Hoofdstuk II inzake de Intergewestelijke Samenwerking van het samenwerkingsakkoord van 18 mei 1994 tussen het Brusselse, Vlaamse en Waalse gewest inzake het toezicht op emissies in de lucht en op de structurering van de gegevens zoals gewijzigd door het samenwerkingsakkoord van 21 december 1995.

De Cel buigt zich over de structurering van de gegevens over leefmilieu bestemd voor het Europees Milieuagentschap.

IRCEL is samengesteld uit personeelsleden van de ministeries van Leefmilieu en/of van instellingen van openbaar nut waaraan de Gewesten de opdrachten die omschreven zijn in de artikelen 3 en 4, toevertrouwd hebben.

Overeenkomstig artikel 7 van het samenwerkingsakkoord van 18 mei 1994 wordt, zonder afbreuk te doen aan de artikelen 8 en 18, de Cel belast met de volgende opdrachten :

a) operationele opdrachten in verband met de lucht :

1° het beheer van een gemeenschappelijke gegevensbank inzake de luchtvervuiling, die ondermeer de gegevens bevat die door de verschillende meetnetwerken

prises en concertation entre les Régions et l'autorité fédérale si l'exécution d'engagements internationaux requiert une position commune intrabelge.

Lorsque le groupe directeur ne parvient pas à définir une position unanime, la question est portée devant l'assemblée plénière du CCPIE, où siègent les quatre administrations de l'Environnement et celle des Affaires étrangères ainsi que les cellules stratégiques concernées.

Une réunion a lieu au minimum une fois par an. La fréquence des réunions varie en fonction des besoins : lorsque des directives sont en négociation ou doivent être transposées, les réunions sont plus fréquentes. En 2017, il y a eu trois réunions et en 2018, il y en aura aussi trois ou quatre. L'initiative est prise par le président, en concertation avec les membres du groupe directeur. Suivant les thèmes abordés lors de la réunion, chacune des autorités concernées peut, si elle le juge utile, se faire accompagner par un représentant d'un autre département (que celui de l'environnement).

- *Cellule interrégionale pour l'environnement (CELINE)*

IRCEL-CELINE a été créée en vertu du chapitre II – Coopération interrégionale, de l'Accord de coopération du 18 mai 1994 entre les Régions bruxelloise, flamande et wallonne en matière de surveillance des émissions atmosphériques et de structuration des données, tel que modifié par l'accord de coopération du 21 décembre 1995.

La Cellule se charge de structurer les données environnementales destinées à l'Agence européenne de l'environnement.

CELINE est composée de membres du personnel des ministères de l'Environnement et/ou des organismes d'intérêt public auxquels les Régions ont confié les missions visées aux articles 3 et 4.

Conformément à l'article 7 de l'accord de coopération du 18 mai 1994 et sans préjudice des articles 8 et 18, la Cellule est chargée des missions suivantes :

a) missions opérationnelles en matière d'air :

1° gestion de la banque de données commune en matière de pollution atmosphérique, contenant notamment les données issues des différents réseaux de mesure

en programma's geleverd worden ; dit beheer omvat het verwerven, het inventariseren en het verwerken van de gegevens, evenals de ontwikkeling van de daartoe noodzakelijke software ; de databank zal worden aangepast teneinde op intergewestelijk vlak de gegevens te kunnen inzamelen die noodzakelijk zijn voor het Europees Agentschap voor Leefmilieu en andere internationale organisaties ;

2° het opstellen van een rapport inzake het automatische netwerk en de coördinatie van de rapporten die een antwoord bieden op de internationale verplichtingen ;

3° het opvolgen van fases van toenemende vervuiling en het verwittigen van de verantwoordelijke instanties die door de Gewesten aangeduid zijn ;

b) opdrachten inzake toegepast wetenschappelijk onderzoek :

1° wetenschappelijk beheer van het automatisch netwerk en van het ijk- en proefbankprogramma ;

2° globale statistische validering van de gegevens van het automatisch meetnetwerk ;

3° het maken van modellen en het uitvoeren van statistische analyses met betrekking tot de problematiek van het transport en de opslag van stoffen die de lucht vervuilen ;

4° coördinatie van de uitwerking van gemeenschappelijke methodes inzake monsterneming, analyse en validering, met inbegrip van de harmonisatie van de methodes op internationaal niveau ;

5° coördinatie van meetcampagnes die meerdere Gewesten kunnen interesseren, meer bepaald door het organiseren van mobiele campagnes.

De door de Cel opgestelde rapporten, ontwikkelde software en bekomen resultaten, behoren gezamenlijk toe aan de drie Gewesten.

De samenwerkingsovereenkomst van 18 mei 1994 richt ook een Coördinatiecomité op, dat bestaat uit vertegenwoordigers van de administraties die personeelsleden detacheren naar IRCEL. Ook de gewestelijke ministers van Leefmilieu kunnen een vertegenwoordiger afvaardigen. Tijdens de Coördinatiecomitévergaderingen worden de werkzaamheden van de cel besproken en eventueel bijgestuurd. Het Coördinatiecomité komt enkele keren per jaar samen en keurt onder andere het jaarlijkse werkplan van de Cel goed.

et programmes ; cette gestion comprend l'acquisition, l'inventorisation et le traitement des données, ainsi que le développement du logiciel nécessaire ; la banque de données sera adaptée de manière à pouvoir rassembler au niveau interrégional les informations nécessaires à l'Agence européenne de l'environnement et d'autres organisations internationales ;

2° réalisation du rapport relatif au réseau automatique et à la coordination des rapports visant à répondre aux obligations internationales ;

3° réalisation de modélisations et d'analyses statistiques relatives à la problématique du transport et du stockage de polluants atmosphériques ;

b) missions de recherche scientifique appliquée :

1° gestion scientifique du réseau automatique et du programme banc d'étalonnage et de test ;

2° validation statistique globale des données du réseau automatique de mesure ;

3° réalisation de modélisations et d'analyses statistiques relatives à la problématique du transport et du stockage de polluants atmosphériques ;

4° coordination de l'élaboration de méthodes communes d'échantillonnage, d'analyse et de validation, y compris l'harmonisation des méthodes au niveau international ;

5° coordination de campagnes de mesure susceptibles d'intéresser plusieurs Régions, notamment par l'organisation de campagnes mobiles.

Les rapports, le logiciel et les résultats réalisés ou développés par la Cellule appartiennent en commun aux trois Régions.

Le Comité de coordination est composé de représentants des administrations qui détachent des membres de leur personnel auprès de CELINE. Les ministres régionaux de l'Environnement peuvent aussi déléguer un représentant. Les activités de la Cellule sont discutées et éventuellement réorientées pendant les réunions du comité de coordination. Le Comité de coordination se réunit plusieurs fois par an et approuve entre autres le plan de travail annuel de la Cellule.

De Gewesten kunnen, eventueel op voorstel van het Coördinatiecomité, in gemeenschappelijk overleg beslissen om de taken van de Cel te wijzigen.

3. DE LUCHTKWALITEITSADVIESWAARDEN VAN DE WERELDGEZONDHEIDSORGANISATIE (*WHO Air Quality Guidelines*)

De luchtkwaliteitsrichtwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) zijn strenger dan de grens- en streefwaarden opgelegd door de Europese Unie. De grens- en streefwaarden van de EU zijn opgesteld met als uitgangspunt hoe in de hele EU27 op de meest kostenefficiënte manier de best mogelijke luchtkwaliteit kan worden verwezenlijkt die maximale bescherming biedt aan de bevolking. Europa houdt dus niet alleen rekening met gezondheidsredenen maar ook met de economische haalbaarheid om tot die doelstellingen te komen. De richtwaarden die de WHO voorstelt, zijn bijgevolg een aanvaardbare en haalbare doelstelling om gezondheidseffecten te minimaliseren binnen de lokale mogelijkheden en beperkingen, en de publieke gezondheidsprioriteiten. Voor bijvoorbeeld fijnstof stelde de WHO geen ondergrens vast waaronder geen schadelijke effecten voor de gezondheid voorkomen.

De commun accord, les Régions, éventuellement sur proposition du Comité de coordination, peuvent décider de modifier les tâches de la Cellule.

3. LES VALEURS INDICATIVES DE L'ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ RELATIVES À LA QUALITÉ DE L'AIR (*WHO Air Quality Guidelines*)

Les valeurs indicatives de qualité de l'air de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) sont plus strictes que les valeurs limites ou les valeurs cibles imposées par l'Union européenne. Les valeurs limites et les valeurs cibles de l'UE sont établies de manière à obtenir, le plus efficacement possible en termes de coûts, la meilleure qualité de l'air possible dans l'ensemble des 27 États membres de l'UE, afin d'offrir une protection maximale à la population. Pour fixer ces objectifs, l'Europe tient donc compte non seulement de facteurs sanitaires mais aussi du critère de faisabilité économique. Les valeurs indicatives proposées par l'OMS reflètent donc un objectif acceptable et réalisable afin de minimiser les effets sanitaires compte tenu des possibilités et des limitations locales ainsi que des priorités en matière de santé publique. Pour les particules fines par exemple, l'OMS n'a fixé aucun seuil minimal en dessous duquel aucun effet nocif ne se ferait sentir sur la santé.

IV. FEITELIJKE CONTEXT

A. Types van luchtvervuiling

De lucht in onze steden en op het platteland, is een cocktail van allerlei vervuilende stoffen. We kunnen daarbij twee types onderscheiden : gasvormige deeltjes en fijnstof.

Fijnstof (PM – *particulate matter*) is een verzamelnaam voor verschillende stofdeeltjes in de lucht. Het gaat om deeltjes die kleiner zijn dan 10 micrometer – een micrometer is een duizendste van een millimeter. Ter vergelijking : de diameter van een menselijk haar is gemiddeld 70 micrometer, een korrel zand van een fijn zandstrand heeft een diameter van 90 micrometer.

Fijnstof wordt onderverdeeld in drie groepen :

- PM10 : deeltjes van 10 tot 5 micrometer ;
- PM2.5 : deeltjes tussen 5 en 1 micrometer ;
- PM0.1 of UFP (*ultrafijne partikels*) : deeltjes kleiner dan 1 micrometer.

Fijnstofdeeltjes dringen binnen in de luchtwegen en de kleinste stofdeeltjes, het ultrafijnstof, kunnen niet alleen in de longblaasjes doordringen, ze zijn zelfs zo klein dat ze in het bloed kunnen geraken en zo naar andere organen te gaan. Luchtverontreiniging is dus een pulmonaire problematiek, maar veroorzaakt ook hart- en vaatziekten (infarcten) en neuro-vasculaire aandoeningen (CVA).

Gasvormige vervuilende stoffen zijn voornamelijk ozon en de stikstofoxiden (NO en NO₂).

Ozon (O₃) wordt niet rechtstreeks uitgestoten, maar is een zeer krachtig reactief gas dat gevormd wordt tijdens verschillende fotochemische reacties in de atmosfeer uit andere vervuilende stoffen, namelijk uit stikstofoxides, koolstofmonoxide en vluchtige organische koolwaterstoffen die vooral in brandstoffen en oplosmiddelen zitten, onder meer in verf.

Stikstofoxiden (NO_x) zijn een groep stoffen die bestaan uit een stikstofatoom en één of meerdere zuurstofatomen. Deze groep wordt aangeduid met de verzamel

IV. CONTEXTE FACTUEL

A. Types de pollution atmosphérique

L'air dans nos villes et dans nos campagnes est un cocktail de polluants de toutes sortes. Nous pouvons en distinguer deux : les particules gazeuses et les particules fines.

Le terme particule fine (PM – *particulate matter*, matière particulaire) est un terme générique qui désigne l'ensemble des diverses particules de poussière présentes dans l'air. Il s'agit de particules d'un diamètre inférieur à 10 micromètres, un micromètre équivalant à un millième d'un millimètre. À titre de comparaison : un cheveu humain possède un diamètre de 70 micromètres en moyenne et un grain de sable d'une plage de sable fin a un diamètre de 90 micromètres.

On distingue trois catégories de particules fines :

- PM10 : particules dont le diamètre est compris entre 10 et 5 micromètres ;
- PM2.5 : particules dont le diamètre est compris entre 5 et 1 micromètres ;
- PM0.1 ou PUF (*particules ultrafines*) : particules d'un diamètre inférieur à 1 micromètre.

Si les particules fines pénètrent dans les voies respiratoires, les particules ultrafines, quant à elles, peuvent se loger dans les alvéoles pulmonaires ; elles sont si petites qu'elles peuvent même entrer dans la circulation sanguine et se propager ainsi dans d'autres organes. La pollution atmosphérique est donc une problématique pulmonaire, mais elle peut aussi être à l'origine de maladies cardiovasculaires (infarctus) et d'affections neurovasculaires (AVC).

Les polluants gazeux sont principalement l'ozone et les oxydes d'azote (NO et NO₂).

L'ozone (O₃) n'est pas émis directement, mais est un gaz réactif très puissant qui se forme lors de diverses réactions photochimiques dans l'atmosphère à partir d'autres polluants, à savoir les oxydes d'azote, le monoxyde de carbone et les hydrocarbures organiques volatils présents principalement dans les carburants et les solvants, notamment la peinture.

Les oxydes d'azote (NO_x) sont un groupe de substances constituées d'un atome d'azote et d'un ou de plusieurs atomes d'oxygène. Ce groupe est désigné par

formule NO_x . De meest voorkomende stikstofoxiden zijn stikstofmonoxide (NO) en stikstofdioxide (NO_2). Stikstofoxiden ontstaan bij alle vormen van verbranding op hoge temperatuur. Stikstofmonoxide (NO) komt voort uit de verbranding bij hoge temperatuur door oxidatie van stikstof uit de lucht en stikstofdioxide (NO_2) wordt voornamelijk voortgebracht door oxidatie van NO in de lucht. Afgazen van het feit dat stikstofdioxide kan leiden tot de vorming van het schadelijke ozon en fijnstof, is de stof op zich ook schadelijk.

B. Normen

Volgens EU richtlijn 2008/50/EG bedraagt de dag-grenswaarde voor fijnstof $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (daggemiddelde concentratie). Vanaf 1 januari 2005 mag deze grens niet meer dan vijfendertig dagen overschreden worden. De Europese jaargrenswaarden bedragen $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM10 en $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM2.5.

De WHO heeft geen drempelwaarde voor fijnstof, omdat er, volgens de WHO, geen concentratie is waaronder er geen schadelijke effecten zouden optreden. Zelfs met een korte blootstelling aan hoge concentraties zijn er al negatieve gevolgen. Minder fijnstof is dus altijd beter. De WHO stelde wel advieswaarden op voor fijnstof : een jaargemiddelde van $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM10 en $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM2.5.

Voor stikstofdioxide definieert EU richtlijn 2008/50/EG de grenswaarden en de alarmdrempel voor NO_2 in de buitenlucht ter bescherming van de gezondheid, als volgt :

- een urgемiddelde grenswaarde $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$, maximaal achttien keer te overschrijden in het kalenderjaar ;
- jaargemiddelde grenswaarde : $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$;
- alarmdrempel : $400 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gedurende drie opeenvolgende uren.

De WHO heeft dezelfde urgемiddelde advieswaarde ($200 \mu\text{g}/\text{m}^3$), maar laat geen overschrijdingen toe.

Voor ozon zijn er streef- en advieswaarden vastgelegd en ook drempelwaarden om het grote publiek te informeren of te alarmeren.

la formule générique NO_x . Les oxydes d'azote les plus courants sont le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO_2). Les oxydes d'azote sont générés par toutes les formes de combustion à haute température. Le monoxyde d'azote (NO) est un gaz produit lors de la combustion à haute température par oxydation de l'azote de l'air et le dioxyde d'azote (NO_2) est un gaz résultant essentiellement de l'oxydation du monoxyde d'azote dans l'air. Hormis le fait qu'il peut conduire à la formation de l'ozone nuisible et de particules fines, le dioxyde d'azote est également nocif en soi.

B. Normes

Selon la directive 2008/50/CE de l'UE, la valeur limite journalière pour les particules fines s'élève à $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (concentration moyenne journalière). Depuis le 1^{er} janvier 2005, cette valeur ne peut plus être dépassée plus de trente-cinq jours par année civile. Les valeurs limites annuelles européennes s'élèvent à $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les particules PM10 et à $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les particules PM2.5.

L'OMS n'a pas fixé de valeur limite pour les particules fines parce qu'il n'existe, selon elle, aucun seuil en-dessous duquel la concentration n'aurait aucun effet néfaste. Même en cas de brève exposition à des concentrations élevées, des conséquences négatives se font déjà sentir. Il vaut donc mieux réduire au maximum les concentrations de particules fines. L'OMS a toutefois proposé des valeurs guides en matière de particules fines : une moyenne annuelle de $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les particules PM10 et de $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les particules PM2.5.

En ce qui concerne le dioxyde d'azote, la directive 2008/50/CE de l'UE définit les valeurs limites et le seuil d'alerte pour le NO_2 dans l'air ambiant à des fins de protection de la santé comme suit :

- une valeur limite en moyenne horaire de $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$, à ne pas dépasser plus de dix huit fois par année civile ;
- une valeur limite en moyenne annuelle : $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$;
- un seuil d'alerte : $400 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pendant trois heures consécutives.

L'OMS a fixé la même valeur guide en moyenne horaire ($200 \mu\text{g}/\text{m}^3$), mais n'autorise pas les dépassements.

Pour l'ozone aussi, des valeurs cibles et des valeurs guides ainsi que des valeurs limites ont été fixées afin d'informer ou d'alerter le grand public.

De Europese richtlijn 2008/50/EG voorziet de volgende streefwaarden en langetermijndoelstellingen :

- een streefwaarde van 120 µg/m³ die niet meer dan vijfentwintig keer per kalenderjaar (gemiddeld over drie jaar) overschreden mag worden ;
- een langetermijndoelstelling van 120 µg/m³ voor het hoogste 8-uurgemiddelde van een dag.

De advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie is strenger dan de Europese richtlijn : 100 µg/m³ voor het hoogste 8-uurgemiddelde van een dag. Deze concentratie zou voldoende bescherming bieden voor de volksgezondheid, hoewel er nog negatieve effecten kunnen voorkomen onder deze advieswaarde. Enkel de Europese streefwaarden zijn wettelijk bindend.

Cette même directive européenne 2008/50/CE prévoit les valeurs cibles et les objectifs à long terme suivants :

- une valeur cible de 120 µg/m³, à ne pas dépasser plus de vingt-cinq fois par année civile (moyenne calculée sur trois ans) ;
- un objectif à long terme de 120 µg/m³ pour le maximum journalier de la moyenne sur huit heures.

La valeur guide de l'Organisation mondiale de la santé est plus stricte que celle fixée dans la directive européenne : 100 µg/m³ pour le maximum journalier de la moyenne sur huit heures. Cette valeur guide permettrait de garantir un niveau suffisant de protection de la santé publique, même si des effets négatifs peuvent se manifester aussi lorsque la concentration est inférieure à cette valeur. Seules les valeurs cibles européennes sont légalement contraignantes.

V. VOORSTEL VAN AANBEVELINGEN, OPGESTELD DOOR DE RAPPORTEURS

1. ALGEMEEN

1. De Senaat beveelt aan een coherent en gecoördineerd beleid inzake luchtkwaliteit te ontwikkelen tussen de lokale, gewestelijke en federale beleidsniveaus.

2. De Senaat beveelt aan de problematiek van luchtkwaliteit niet te verengen tot die van het klimaat. Alle milieuproblematieken moeten deel uitmaken van een geïntegreerde vermindering van verontreiniging waarbij « valse oplossingen » worden vermeden.

3. De Senaat beveelt aan synergiewinsten te zoeken tussen beleidslijnen die zowel een invloed hebben op het verminderen van de luchtverontreiniging als op het beperken van de broeikasgasemissies, verantwoordelijk voor de klimaatverandering.

4. De Senaat beveelt aan bijkomende maatregelen te treffen om zo snel mogelijk de Europese emissiedoelen van 2020 voor NO_x (stikstofoxiden) te halen en die van 2030 voor alle luchtverontreinigende stoffen.

5. De Senaat beveelt aan de twee hoofdoorzaken van ongezonde lucht prioritair aan te pakken, zijnde het wegverkeer en de verwarming door huishoudens.

6. De Senaat beveelt aan te investeren in maatregelen om het gedrag van de burgers, bedrijven en overheden te veranderen en in technologische veranderingen die op zich niet volstaan om alle aspecten van de problematiek aan te pakken.

7. De Senaat beveelt aan dat alle entiteiten hun voorgestelde luchtkwaliteitsmaatregelen onderwerpen aan een armoedetoets om te voorkomen dat de incentives, de fiscale maatregelen en de verboden die in deze aanbevelingen worden voorgesteld een negatieve impact hebben op gezinnen met een laag inkomen of op kansarmen.

De Senaat beveelt aan om hierbij in sociale compensaties te voorzien.

8. De Senaat beveelt aan om bijzondere aandacht te besteden aan kansarme groepen en aan de genderdimensie in het beleid inzake luchtkwaliteit.

Bepaalde bevolkingscategorieën zijn statischer dan andere, wat een weerslag kan hebben op hun

V. PROJET DE RECOMMANDATIONS FORMULÉ PAR LES RAPPORTEURS

1. GÉNÉRALITÉS

1. Le Sénat recommande d'établir une stratégie cohérente et coordonnée entre les niveaux de pouvoir locaux, régionaux et fédéral en matière de qualité de l'air.

2. Le Sénat recommande de ne pas réduire la problématique de la qualité de l'air à celle du climat. Toutes les problématiques environnementales doivent faire l'objet d'un principe de réduction intégrée des pollutions évitant les « fausses solutions ».

3. Le Sénat recommande de chercher des synergies entre les politiques ayant des effets tant en matière de réduction de la pollution de l'air que d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre, responsables du changement climatique.

4. Le Sénat recommande de prendre des mesures complémentaires pour atteindre au plus vite les objectifs européens de 2020 pour les émissions de NO_x (oxyde d'azote) et ceux de 2030 pour tous les polluants atmosphériques.

5. Le Sénat recommande de s'attaquer en priorité aux deux causes principales de l'insalubrité de l'air, c'est-à-dire le trafic routier et le chauffage des ménages.

6. Le Sénat recommande d'investir dans les mesures visant à modifier les comportements des citoyens, des entreprises et des autorités et dans les évolutions de technologiques qui seules ne permettent pas d'agir sur l'ensemble de la problématique.

7. Le Sénat recommande que toutes les entités soumettent les mesures d'amélioration de la qualité de l'air qu'elles proposent à un test d'impact sur la pauvreté pour empêcher que les mesures incitatives, les mesures fiscales ou les interdictions proposées dans ces recommandations n'aient un impact négatif sur les ménages à bas revenus ou les personnes défavorisées.

Le Sénat recommande de prévoir des compensations sociales.

8. Le Sénat recommande qu'une attention particulière soit portée aux publics défavorisés et à la dimension de genre dans les politiques portant sur la qualité de l'air.

Certaines catégories de la population sont plus statiques que d'autres, ce qui est susceptible d'avoir

blootstelling. Daardoor bestaat er ongelijkheid in de blootstellingen, ook doordat kwetsbare personen vaak in zones wonen met een slechtere luchtkwaliteit.

9. De Senaat beveelt aan dat het opstellen van normen en beleidslijnen gericht op groepen die het meest blootgesteld worden en het meest gevoelig zijn voor een slechte luchtkwaliteit, zoals kinderen of personen die wonen in zones van slechtere lucht, gebeurt in de geest van « *design for all* ».

10. De Senaat beveelt aan de aanbevelingen opgesteld door de Dieselgate-commissie van de Kamer van volksvertegenwoordigers, aangenomen op 28 april 2016, versneld uit te voeren.

2. DE EUROPESE UNIE

11. De Senaat beveelt aan om de grenswaarden van de Europese Unie voor fijnstof en stikstofdioxide, geleidelijk op te trekken naar het niveau van de WHO, en daarvoor een ambitieuze tijdslijn vast te leggen.

12. De Senaat beveelt een intense samenwerking aan tussen enerzijds de verschillende overheden in België en anderzijds met de Europese Unie om de problematiek van de luchtverontreiniging prioritair aan te pakken.

13. De Senaat beveelt aan dat in de programma's voor grensoverschrijdende samenwerking, gefinancierd door de Europese Unie, kadasters worden opgesteld van de belangrijkste bronnen van luchtverontreiniging die een rechtstreekse impact hebben op de buurlanden om de gegevens, noodzakelijk voor de modelvorming, maximaal te kunnen delen met die buurlanden.

14. De Senaat beveelt aan een Europees solidariteitsmechanisme voor bosbrandbestrijding uit te bouwen met voldoende middelen, om beter rekening te kunnen houden met de internationale impact van bosbranden.

15. De Senaat beveelt aan om, binnen het bestaande Europese onderzoeks kader, een onafhankelijke Europese onderzoeksgroep op te richten gespecialiseerd in luchtkwaliteit.

16. De Senaat beveelt aan dat de Belgische regering bij de Europese Unie een ambitieuze houding aanneemt bij het overleg over hervormingen die de luchtkwaliteit

une incidence sur leur exposition. Il y a de ce fait une inégalité dans les expositions, également du fait que les personnes précarisées habitent souvent dans des zones où la qualité de l'air est moindre.

9. Le Sénat recommande que l'établissement de normes et de politiques ciblées sur les groupes les plus exposés et les plus sensibles à une mauvaise qualité de l'air, comme les enfants ou les personnes habitant dans des zones où la qualité de l'air est moindre, soit faite dans l'esprit du « *design for all* ».

10. Le Sénat recommande de procéder à la mise en œuvre accélérée des recommandations établies par la commission Dieselgate de la Chambre des représentants, adoptées le 28 avril 2016.

2. L'UNION EUROPÉENNE

11. Le Sénat recommande de relever progressivement les valeurs limites de l'Union européenne pour les particules fines et le dioxyde d'azote, au niveau de celles de l'OMS, ainsi que de se fixer un délai ambitieux pour y arriver.

12. Le Sénat recommande de mettre en place une intense collaboration entre les différentes autorités de Belgique, d'une part, et avec l'Union européenne, d'autre part, pour que la problématique de la pollution de l'air soit combattue en priorité.

13. Le Sénat recommande que les programmes de coopération transfrontalière financés par l'Union européenne établissent des cadastres des principales sources de pollution atmosphérique qui impactent directement les pays voisins, afin de permettre un échange maximal des données nécessaires à la modélisation avec ces pays.

14. Le Sénat recommande d'instaurer un mécanisme de solidarité européen qui prévoit suffisamment de moyens pour lutter contre les feux de forêts, afin de tenir compte davantage de l'impact international des feux de forêts.

15. Le Sénat recommande de créer un groupe de recherche européen indépendant et spécialisé en matière de qualité de l'air et ce, à l'intérieur du cadre de recherche européen existant.

16. Le Sénat recommande que le gouvernement belge fasse preuve d'ambition auprès de l'Union européenne lors de la concertation sur les réformes en faveur de la

ten goede komen, door onder meer volgende maatregelen te bepleiten :

- de hervorming van het homologatiesysteem van privévoertuigen (*Type Approval*) ;
- het toezicht op de markt van gemotoriseerde voertuigen ;
- het opstellen van nieuwe doelstellingen voor de reductie van de uitstoot van voertuigen, waarbij wordt ingezet op de technologische vooruitgang die de uitstoot van vervuilende stoffen en fijnstof kan doen dalen en op lichtere voertuigen en minder krachtige motoren ;
- de vestiging van een Europese EURO7-emissienorm in 2020, zonder verlenging van de EURO6-norm, om de autofiscaliteit een betrouwbare grondslag te geven ;
- het blijven inzetten op alternatieven voor de klassieke motoren op fossiele brandstoffen via onderzoek naar alle andere verplaatsingsvormen ;
- het opleggen van strengere normen voor de zuivering van de binnenlucht in voertuigen.

3. DE INTEGRWESTELIJKE SAMENWERKING

17. De Senaat beveelt aan dat België een duidelijke en gezamenlijke visie uitdraagt betreffende de strijd tegen luchtverontreiniging zodat zij, rekening houdend met haar institutionele complexiteit, al haar invloed kan uitoefenen in de Europese en internationale kringen.

Bij deze coördinatie zouden de *stakeholders* vooraf moeten betrokken worden, zoals dat het geval is voor de klimaatonderhandelingen.

18. De Senaat beveelt aan om op elk beleidsniveau strikt toe te zien op de [correcte] omzetting [en toepassing] van de Europese richtlijnen inzake luchtkwaliteit.

19. De Senaat beveelt een betere dialoog aan tussen de betrokken entiteiten over de controle op de naleving van de productnormen en de technische voorschriften met betrekking tot emissiebronnen die schadelijk kunnen zijn voor de luchtkwaliteit.

qualité de l'air, en plaident entre autres pour les mesures suivantes :

- la réforme du système d'homologation des véhicules privés (*Type Approval*) ;
- la surveillance du marché des véhicules à moteur ;
- la définition de nouveaux objectifs de réduction des émissions pour les véhicules, en misant sur les avancées technologiques permettant de diminuer les émissions de polluants et de particules fines ainsi que sur la réduction du poids des véhicules et de la puissance moteur des véhicules ;
- l'établissement d'une norme européenne d'émission EURO7 dès 2020 sans prolongation de la norme EURO6, afin d'asseoir la fiscalité automobile sur une base fiable ;
- la poursuite des efforts en vue de développer des alternatives aux moteurs classiques fonctionnant aux carburants fossiles, et ce par la recherche d'autres modes de déplacement ;
- la fixation de normes plus strictes en ce qui concerne la purification de l'air à l'intérieur des véhicules.

3. LA COOPÉRATION INTERRÉGIONALE

17. Le Sénat recommande que la Belgique porte une vision claire et concertée en matière de la lutte contre la pollution atmosphérique, pour qu'elle puisse, vu sa complexité institutionnelle, exercer toute son influence dans les cénacles européens et internationaux.

Cette coordination devrait être précédée d'un processus impliquant les parties prenantes, comme c'est le cas dans les négociations climatiques.

18. Le Sénat recommande de veiller strictement, à chaque niveau de pouvoir, à ce que les directives européennes relatives à la qualité de l'air soient [correctement] transposées [et appliquées].

19. Le Sénat recommande un meilleur dialogue entre les entités concernées sur le contrôle du respect des normes de produits et des prescriptions techniques par les sources d'émissions susceptibles de détériorer la qualité de l'air.

20. De Senaat beveelt aan erop toe te zien dat het irCELine-netwerk en -expertisecentrum de middelen krijgt die beantwoorden aan zijn opdracht, voor een optimaal overleg tussen de Gewesten.

21. De Senaat beveelt meer samenwerking aan tussen de Gewesten en het federale niveau voor studies over gezondheid en milieu (de tussenschotten in de werkzaamheden van de regionale onderzoeksinstellingen wegnemen) en manieren te vinden om de gegevens intensiever te kruisen.

22. De Senaat beveelt aan dat de Gewesten een akkoord sluiten over de vereisten en verplichtingen voor ondernemingen inzake uitstoot, om te voorkomen dat er in ons land territoriale concurrentie ontstaat en om alle Belgische burgers dezelfde beschermingsgraad te bieden, meer bepaald door een harmonisering te bereiken op het strengste niveau.

23. De Senaat beveelt aan een Interministerieel Comité voor de Luchtkwaliteit op te richten om bruggen te bouwen tussen de verschillende beleidsniveaus.

24. De Senaat beveelt een systematische screening aan van de maatregelen die elke entiteit op het vlak van luchtkwaliteit neemt, zodat het Interministerieel Comité bijsturingen van sommige maatregelen kan voorstellen.

25. De Senaat beveelt meer samenwerking aan tussen de referentielaboratoria die door elk Gewest belast zijn met milieumetrologie, risicoanalyse en -evaluatie. Dit houdt in :

- dat (gespecialiseerd) werk, ervaringen, steeds verfijndere meet- en analysemethodes en goede praktijken beter worden gedeeld ;

- dat het referentielaboratorium dat België vertegenwoordigt bij de Europese Unie voor debatten over accreditatie, normalisatie en onderlinge ijking, representatief is voor het standpunt van de referentielaboratoria van al onze Gewesten.

4. DE WETENSCHAPPELIJKE BENADERING

26. De Senaat beveelt aan dat de overheden meer investeren in wetenschappelijk onderzoek op het gebied van luchtkwaliteit. Daartoe moeten de financiële en menselijke middelen van de bevoegde overheidsdiensten versterkt worden.

20. Le Sénat recommande d'accorder au réseau et centre d'expertise irCELine des moyens à la hauteur de sa mission pour une concertation interrégionale optimale.

21. Le Sénat recommande que les Régions et le niveau fédéral collaborent davantage pour faire réaliser des études menées sur la santé et l'environnement (décloisonner le travail des instituts régionaux en matière de recherche) et que des mécanismes permettant de croiser les données de manière plus intensive soient développés.

22. Le Sénat recommande que les Régions adoptent un accord sur les exigences et les contraintes d'émissions des entreprises, afin d'éviter la concurrence territoriale à l'intérieur de notre pays, et en vue d'offrir le même niveau de protection à l'ensemble des citoyens belges, notamment en s'harmonisant sur le niveau le plus sévère.

23. Le Sénat recommande la création d'un Comité interministériel pour la qualité de l'air, chargé d'établir des ponts entre les différents niveaux de pouvoir.

24. Le Sénat recommande un suivi systématique des politiques mises en place en matière de qualité de l'air prises par chaque entité, permettant au Comité Interministériel de proposer des réorientations de certaines politiques.

25. Le Sénat recommande de renforcer la collaboration entre les laboratoires de référence chargés par chaque Région de la métrologie environnementale, de l'analyse et de l'évaluation des risques. Cela implique :

- un meilleur partage des travaux (spécialisés), des expériences, des méthodes de mesure et d'analyse toujours plus affinées, et des bonnes pratiques ;

- que le laboratoire de référence chargé de représenter la Belgique auprès de l'Union européenne, pour les discussions d'accréditation, de normalisation et d'inter-calibration, soit représentatif de la position des laboratoires de référence de chacune de nos Régions.

4. L'APPROCHE SCIENTIFIQUE

26. Le Sénat recommande que les pouvoirs publics investissent davantage dans la recherche scientifique en ce qui concerne la qualité de l'air. À cette fin, il convient de renforcer les moyens financiers et humains des administrations en charge de la qualité de l'air.

27. De Senaat beveelt aan dat het onderzoek zich ook richt op :

- de impact van voertuigen op de fijnstofproductie die niet-uitlaat gerelateerd is (zoals remgebruik, bandenslijtage, enz.) ;
- de kwaliteit van de binnenlucht ;
- de nieuwe vervuilers ;
- de ultrafijne deeltjes.

28. De Senaat beveelt aan om ondersteuning te bieden aan multidisciplinair onderzoek naar de impact van de luchtkwaliteit op de volksgezondheid, het milieu, en onze economie, met een kosten-batenanalyse van mogelijke oplossingen voor deze gezondheidsproblematiek en met bijzondere aandacht voor de nieuwe verontreinigende stoffen, de ultrafijne deeltjes en het sociaaleconomisch profiel van de populaties.

29. De Senaat beveelt aan om de luchtverontreinigingsvoorspellingen en de resultaten van alle studies over luchtkwaliteit beter bekend te maken en te delen met openbare en parastatale of met een opdracht van openbaar belang belaste instanties, via een performante en snelle onlinepublicatie van zowel tussentijdse als definitieve vaststellingen.

De resultaten van de studies moeten online ter beschikking zijn en de modellen die met overheidsmiddelen worden ontwikkeld, moeten *open-source* zijn.

Deze publicaties omvatten ook de sociaaleconomische en de demografische gegevens die noodzakelijk zijn voor de modelvorming.

30. De Senaat beveelt aan de toestellen geschikt voor het meten van de luchtkwaliteit te harmoniseren, evenals de modellen en de monitoring- en rapportagesystemen die gebruikt worden door de regionale overheden voor luchtkwaliteitsmeting.

31. De Senaat beveelt aan de metingen van de luchtkwaliteit uit te breiden naar ultrafijne deeltjes van het type PM0.1.

32. De Senaat beveelt aan het effect van de *street canyon* op te nemen in de monitoring- en rapportagesystemen.

33. De Senaat beveelt aan regelmatig de vervuilingsgraad te meten op plaatsen waar risicogroepen zijn

27. Le Sénat recommande que la recherche porte également sur :

- l'impact des véhicules sur la production de particules fines non liée aux gaz d'échappement (due, par exemple, à l'utilisation des freins, à l'usure des pneus, etc.) ;
- la qualité de l'air intérieur ;
- les nouveaux polluants ;
- les particules ultrafines.

28. Le Sénat recommande de soutenir des recherches multidisciplinaires analysant l'impact de la qualité de l'air sur la santé publique, sur l'environnement, sur notre économie, avec une analyse coûts-bénéfices des solutions éventuelles à ce défi sanitaire, et avec une attention particulière pour les nouveaux polluants, les particules ultrafines et le profil socioéconomique des populations.

29. Le Sénat recommande de mieux faire connaître les prévisions en matière de pollution atmosphérique et les résultats de toutes les études relatives à la qualité de l'air et de partager ceux-ci avec des instances publiques et parastatales ou des instances chargées d'une mission d'intérêt public, par le biais d'une publication en ligne performante et rapide des constatations tant intermédiaires que définitives.

Les résultats des études doivent être disponibles en ligne, et les modèles développés avec des moyens publics doivent être *open-source*.

Ces publications englobent aussi les données socio-économiques et démographiques nécessaires pour la modélisation.

30. Le Sénat recommande d'harmoniser les appareils de mesure de la qualité de l'air, ainsi que les modèles et les systèmes de *monitoring* et de rapportage utilisés par les autorités régionales pour mesurer la qualité de l'air.

31. Le Sénat recommande d'étendre les mesures de la qualité de l'air aux particules ultrafines de type PM0.1.

32. Le Sénat recommande d'intégrer l'effet de « canyon urbain » dans les systèmes de *monitoring* et de rapportage.

33. Le Sénat recommande de mesurer régulièrement les taux de polluants dans les endroits accueillant un

(scholen, rusthuizen, crèches, enz.) en metingen te doen in tunnels, waar de concentraties het hoogst zijn.

34. De Senaat beveelt aan te anticiperen op de snelle ontwikkeling van de individuele productiemethoden voor gegevens betreffende luchtkwaliteit, en de *startups* die eraan werken aan te moedigen.

35. De Senaat beveelt aan de betrouwbaarheid van de microcaptoren voor persoonlijke meting te valideren en de gegevens ervan openbaar te maken.

5. DE INFORMATIE EN SENSIBILISERING

36. De Senaat beveelt aan dat de overheden meer investeren in preventie en bewustmaking over luchtkwaliteit.

37. De Senaat beveelt aan dat, met het oog op een optimale doeltreffendheid, de diverse bevoegde entiteiten de bewustmakingscampagnes coördineren opdat de hele bevolking coherente informatie krijgt over aspecten waarover gelijktijdig moet worden gecommuniceerd (vervuilingspieken, preventieve maatregelen, enz.).

38. De Senaat beveelt aan specifieke sensibilisering en communicatie uit te werken voor doelgroepen die een risico lopen, hetzij om ruimtelijke redenen (inwoners van grote steden of van valleien, enz.), hetzij om redenen van het ontwikkelingsstadium van het menselijk organisme (zwangere vrouwen, ouders van kleine kinderen, enz.).

39. De Senaat beveelt aan dat de gepaste wetenschappelijke instanties een reeks wetenschappelijk verantwoorde kentekens ontwikkelen die eenvoudig te begrijpen zijn en die het verband aangeven tussen luchtkwaliteit en gezondheid, alsook hun evolutie en om te investeren in open data die via applicaties de vervuiling monitoren en raadpleegbaar maken.

40. De Senaat beveelt aan aandacht te besteden aan de impact van rijgedrag op fijnstofproductie. Naast veilig rijden moet bij de rijopleiding ook *ecodriving* centraal staan.

41. De Senaat beveelt aan om de communicatie over de maatregelen om zich te beschermen tegen slechte luchtkwaliteit aan te vullen met maatregelen om deze kwaliteit te verbeteren (de meest vervuilende

public à risque (écoles, maisons de repos, crèches, etc.) et de mesurer ces taux dans les tunnels, là où les concentrations sont les plus élevées.

34. Le Sénat recommande d'anticiper le développement rapide des méthodes individuelles de production de données en matière de qualité de l'air, et d'encourager les *start-up* qui y travaillent.

35. Le Sénat recommande de valider la fiabilité des microcapteurs de mesure personnels et de diffuser publiquement les données qu'ils permettent de récolter.

5. L'INFORMATION ET LA SENSIBILISATION

36. Le Sénat recommande que les pouvoirs publics investissent davantage dans la prévention et la sensibilisation en matière de qualité de l'air.

37. Le Sénat recommande, afin d'en maximiser l'efficacité, que des campagnes de sensibilisation soient coordonnées par les différentes entités compétentes, pour que l'ensemble de la population reçoive des informations cohérentes sur des aspects qui nécessitent une communication simultanée (pics de pollution, mesures préventives, etc.).

38. Le Sénat recommande d'élaborer une sensibilisation et une communication spécifiques à destination de publics cibles « à risque », que ce soit pour des raisons spatiales (habitants de grandes villes ou des vallées, etc.) ou liées au stade de développement de l'organisme humain (femmes enceintes, parents de jeunes enfants, etc.).

39. Le Sénat recommande que les instances scientifiques appropriées élaborent une série d'indicateurs scientifiquement fondés, simples à comprendre, reflétant les liens entre la qualité de l'air et la santé ainsi que leur évolution et d'investir dans les *open data* qui permettent de surveiller et de consulter la situation de la pollution à l'aide d'applications.

40. Le Sénat recommande d'être attentif à l'incidence du comportement au volant sur la production de particules fines. Outre la sécurité au volant, l'éco-conduite doit aussi jouer un rôle central lors de la formation à la conduite.

41. Le Sénat recommande de communiquer non seulement sur les mesures à prendre pour se prémunir contre une mauvaise qualité de l'air, mais aussi sur celles visant à améliorer cette qualité (éviter les méthodes

verbrandingsmethoden, het gebruik van dieselvoertuigen, overconsumptie van vlees, enz. vermijden).

42. De Senaat beveelt aan de bewustmaking, de raadpleging en de betrokkenheid van de burger bij de uitwerking van het overheidsbeleid met een potentiële impact op de luchtkwaliteit te ondersteunen, onder andere via actieve participatiemethodes van het « *Citizen Science-type* » en de verspreiding van de resultaten ervan.

43. De Senaat beveelt aan de wetenschappelijke expertise van het irCELine-netwerk te gebruiken :

- om de communicatie met het brede publiek en de openbare omroepen te versterken ;
- om nieuwe *tools* voor bewustmaking te ontwikkelen, met name door borden in alle stadscentra te plaatsen die in *real time* gegevens over de luchtkwaliteit bekendmaken en die informatie geven over de snelste (combinaties van) vervoersmodi en de minst vervuilende modi voor een bepaald traject.

44. De Senaat beveelt aan een kadaster op te stellen van de gevolgen van stikstofdioxide- en fijnstofemissies voor de gezondheid van de mens, de biodiversiteit, de voedselketen, de ecosystemen, enz.

45. De Senaat beveelt aan te zorgen voor een betere opleiding van het medisch personeel over de impact van de luchtkwaliteit.

46. De Senaat beveelt aan te zorgen voor betere informatie voor de werknemers die bij hun beroepsactiviteit aan luchtverontreiniging worden blootgesteld, via de comités voor preventie en bescherming op het werk (CPBW).

47. De Senaat beveelt aan de bevolking te informeren en te sensibiliseren over de kwaliteit van de binnenlucht, zowel in gebouwen als in voertuigen. Het middenveld kan hierbij een belangrijke rol spelen.

48. De Senaat beveelt aan om de functie van luchtmeeester in het leven te roepen. Deze persoon is ombudsman en verbindingsfiguur voor elk mogelijk beleidsonderdeel betreffende luchtkwaliteit op gewestelijk vlak. De luchtmeeester moet fungeren als eerste aanspreekpunt en vertrouwenspersoon die de behartiging van de luchtkwaliteit als hoofddoel nastreeft.

de combustion les plus polluantes, les déplacements en véhicules à moteur diesel, la surconsommation de viande, etc.)

42. Le Sénat recommande de soutenir la conscientisation, la consultation et l’implication du citoyen dans l’élaboration des politiques publiques susceptibles d’influencer la qualité de l’air, notamment via des procédés de participation active de type « *Citizen Science* » et la diffusion de leurs résultats.

43. Le Sénat recommande d’employer l’expertise scientifique du réseau irCELine :

- pour renforcer la communication envers le grand public et les médias de service public ;
- pour développer de nouveaux outils de sensibilisation, notamment l’installation dans tous les centres urbains de panneaux diffusant en temps réels des données sur la qualité de l’air et donnant des informations sur les (combinaisons de) modes de transports les plus rapides et les moins polluants pour un trajet donné.

44. Le Sénat recommande de réaliser un cadastre des effets des émissions de dioxyde d’azote et de particules fines sur la santé humaine, la biodiversité, la chaîne alimentaire, les écosystèmes, etc.

45. Le Sénat recommande de veiller à une meilleure formation du personnel médical sur l’impact de la qualité de l’air.

46. Le Sénat recommande de veiller à une meilleure information des travailleurs exposés à une pollution de l’air dans le cadre de leur activité professionnelle, via les comités pour la prévention et la protection au travail (CPPT).

47. Le Sénat recommande d’informer et de sensibiliser la population sur la qualité de l’air intérieur, aussi bien dans les bâtiments que dans les habitacles automobiles. La société civile peut jouer un rôle important à cet égard.

48. Le Sénat recommande de créer un poste de coordinateur de l’air. Cette personne exerce la fonction de médiateur et de personne de liaison pour tout aspect de la politique concernant la qualité de l’air au niveau régional. Le coordinateur de la qualité de l’air doit faire office de premier point de contact et de personne de confiance dont l’objectif principal est la gestion de la qualité de l’air.

49. De Senaat beveelt aan om de WHO standaarden te hanteren voor de inwerkingtreding van pollutiepiekplannen, in plaats van de Europese standaarden.

50. De Senaat beveelt aan om de Europese grenswaarde, zijnde 50 μg fijnstof (PM10 : 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ – 2 dagen), te hanteren voor de inwerkingtreding van de pollutiepiekplannen.

Bij het overschrijden van deze alarmdrempel wordt het smogalarm afgekondigd in de betrokken regio en gelden er snelheidsbeperkingen.

51. De Senaat beveelt aan bij het overschrijden van de informatiedrempel voor fijnstof (PM10: 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ – 24u) :

- de bevolking in alle Gewesten te informeren ;
- de bevolking aan te moedigen het stookadvies op te volgen, waarbij gevraagd wordt om niet te stoken met hout.

52. De Senaat beveelt aan de voorspellingsmethode van de luchtkwaliteit te verbeteren, zodat de voorspellingen die de aanleiding vormen voor het afkondigen voor het pollutiepiekplan nauwkeuriger worden.

6. DE MOBILITEIT

53. De Senaat beveelt aan een intergewestelijk mobiiteitspact in te stellen.

Dat pact moet opgesteld worden overeenkomstig de ASI-aanpak (*Avoid-Shift-Improve*) met vier hoofdlijnen : de geleidelijke opruiming van het dieselwagenpark en vervolgens het benzinewagenpark ; investeringen in openbaar vervoer ; de stroomlijning van de regels inzake autofiscaliteit; het invoeren van een geloofwaardige controle van de uitlaatgassen van de wagens.

54. De Senaat beveelt aan de mobiliteitsvisie en het mobiliteitsbeleid uit te werken volgens het STOP-principe (achtereenvolgens inzetten op stappers, trappers, openbaar vervoer, personenvervoer), waarbij de mate van uitstoot van luchtverontreiniging ook in rekening wordt gebracht.

55. De Senaat beveelt aan de gemeenten, in de mate van het mogelijke, een veel grotere autonomie te geven bij de uitvoering van specifieke en aangepaste mobilitéitsplannen in functie van hun ruimtelijke ordening,

49. Le Sénat recommande d'utiliser, pour l'entrée en vigueur de plans Pic de pollution, les normes de l'OMS au lieu des normes européennes.

50. Le Sénat recommande d'utiliser, pour l'entrée en vigueur de plans Pic de pollution, la valeur limite européenne, soit à partir de 50 μg de particules fines (PM10 : 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ – 2 jours).

En cas de dépassement de ce seuil d'alerte, l'alerte au smog est décrétée à l'endroit concerné et les limitations de vitesse prévues dans ce cas sont applicables.

51. Le Sénat recommande, en cas de dépassement du seuil d'information en matière de particules fines (PM10: 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ – 24 h) :

- d'en informer la population de toutes les Régions ;
- d'encourager la population à respecter l'invitation à ne pas se chauffer au bois.

52. Le Sénat recommande d'instaurer une meilleure méthode de prévision de la qualité de l'air, de manière à affiner les prévisions qui donnent lieu au déclenchement du plan Pic de pollution.

6. LA MOBILITÉ

53. Le Sénat recommande de mettre en place un pacte de mobilité transrégional.

Ce pacte doit être conforme à la démarche ASI (*Avoid-Shift-Improve*), portant sur quatre axes principaux : l'élimination progressive du parc automobile diesel, et ensuite essence ; des investissements dans les transports publics ; l'harmonisation des règles en matière de fiscalité automobile ; l'instauration d'un contrôle crédible des gaz d'échappement des voitures.

54. Le Sénat recommande d'élaborer la vision en matière de mobilité et la politique de mobilité sur la base du principe STOP (qui consiste à miser, dans l'ordre, sur les piétons (*Stappers*), les cyclistes (*Trappers*), les transports en commun (*Openbaar vervoer*) et les voitures (*Personenwagens*)), tout en tenant compte du degré d'émission de pollution atmosphérique.

55. Le Sénat recommande de laisser aux communes, dans la mesure du possible, une plus grande autonomie dans la mise en œuvre de plans de mobilité spécifiques et adaptés à l'aménagement de leur territoire, à leur

bevolking en geografie, met het oog op een betere doorstroming van het verkeer en een grotere integratie van zachte vervoersmodi.

56. De Senaat beveelt aan overleg te organiseren tussen de overheden en tussen hun diensten, alsook een breed maatschappelijk debat met de burgers, wanneer een groot mobiliteitsproject dat door een overheid gedragen wordt een mogelijke impact dreigt te hebben op de luchtkwaliteit op het grondgebied van een andere overheid.

57. De Senaat beveelt aan om het huidige project van de verbreding van de Brusselse ring stop te zetten en te herbekijken op vlak van de effecten ervan op de luchtkwaliteit, aangezien de Brusselse ring vandaag al een belangrijke bron van luchtverontreiniging is voor omwonenden van verschillende Gewesten alsook voor de inzittenden van de auto's zelf.

58. De Senaat beveelt aan trapsgewijs in te zetten op minder verplaatsingen met vervuilende vervoermiddelen.

59. De Senaat beveelt aan snelheidsbeperkende maatregelen te nemen :

- de snelheidslimieten op de autowegen niet te verhogen omdat verontreiniging is gecorreleerd met snelheid en rijstijl ;

- in dichtbebouwde gebieden de snelheid op autowegen te verlagen ;

- de snelheid op de ringwegen rond de steden structureel te verlagen tot 100 km/u en tot 90 km/u bij smogalarm ;

- op ringwegen en autowegen rond de centrumsteden een snelheidsbeperking van 90 km/u in te voeren ;

- een systeem van variabele snelheid in te voeren aan de hand van dynamische infoborden.

60. De Senaat beveelt aan een strikt handhavingsbeleid te voeren met het oog op een maximale impact van deze snelheidsbeperkende maatregelen.

61. De Senaat beveelt aan dat de Gewesten en de federale overheid werken aan de vergroening van de automobiliteit door :

démographie et leur géographie en vue de favoriser la fluidité du trafic et l'intégration des modes de mobilité douce.

56. Le Sénat recommande d'organiser une concertation entre autorités publiques et entre administrations, ainsi qu'un large débat public avec les citoyens, lorsqu'un projet d'envergure lié à la mobilité porté par une autorité publique risque d'impacter la qualité de l'air du territoire d'une autre autorité publique.

57. Le Sénat recommande d'interrompre le projet actuel d'élargissement du ring de Bruxelles et de le réexaminer au regard de l'incidence sur la qualité de l'air, étant donné que le ring de Bruxelles constitue déjà aujourd'hui une importante source de pollution atmosphérique pour les riverains des différentes Régions ainsi que pour les occupants des véhicules qui l'empruntent.

58. Le Sénat recommande de promouvoir progressivement une diminution générale des déplacements avec des moyens de transport polluants.

59. Le Sénat recommande de prendre des mesures concernant des limitations de vitesse :

- ne pas augmenter les limitations de vitesse sur les autoroutes parce que la pollution est corrélée à la vitesse et au style de conduite ;

- réduire la vitesse sur les autoroutes dans les zones densément bâties ;

- réduire structurellement la vitesse sur les rocades autour des villes à 100 km/h et 90 km/h lors des alertes au smog ;

- introduire une limite de vitesse de 90 km/h sur les rocades et les voies rapides autour des centres urbains ;

- instaurer un système de vitesse variable à l'aide de panneaux d'information dynamiques.

60. Le Sénat recommande de mener une politique de contrôle stricte pour garantir une efficacité maximale de ces mesures concernant les limitations de vitesse.

61. Le Sénat recommande que les Régions et l'autorité fédérale promeuvent le verdissement de l'automobilité en prenant les mesures suivantes :

– voor het eigen wagenpark, inclusief het openbaar vervoer, de omschakeling te maken naar CNG (compressed natural gas), waterstof, elektromobiliteit, enz. ;

– de elektrificatie van het openbaar vervoer, met inbegrip van de fietsen, op te voeren ;

– taxi's en deelwagensystemen enkel nog vergunningen te geven wanneer hun aandrijfkracht CNG of elektriciteit is ;

– salariswagens te vergroenen. Vanaf 2020 mogen dieselwagens niet meer geregistreerd worden als salariswagen; vanaf 2025 moeten nieuw ingeschreven salariswagens zero-emissievoertuigen zijn ;

– bijzondere aandacht te besteden aan het vergroenen van andere bedrijfsvoertuigen.

62. De Senaat beveelt aan de gunstige regeling voor bedrijfsvoertuigen en tankkaarten op te heffen en tegelijk het nettobedrag van dat voordeel voor de werknemer veilig te stellen : de bedrijven zullen de bedrijfsvoertuigen voor de werknemer kunnen handhaven, door een (para-) fiscaal bedrag te betalen dat vergelijkbaar is met dat op het loon, of het voordeel van het bedrijfsvoertuig in loon kunnen omzetten; de middelen die dit oplevert, zullen in het openbaar en collectief vervoer worden geïnvesteerd.

De doelstelling in verband met de vermindering van het autoverkeer is moeilijk realiseerbaar in de huidige context van een systematische stijging van het aantal salariswagens, waarbij auto's ter beschikking worden gesteld van personen die geen verplaatsingen voor het werk moeten doen, en waarbij een tankkaart wordt uitgereikt. Deze praktijk bevordert onverantwoordelijk gedrag en werkt ontraden voor het gebruik van het openbaar vervoer.

63. De Senaat beveelt aan de fiets als transportmiddel aan te moedigen door de overheidsmiddelen daarvoor geleidelijk op te trekken.

64. De Senaat beveelt aan, in het raam van de transitie naar een massale toename van de inschrijving van elektrische voertuigen, een degelijke regeling in te voeren om het gebruik van batterijen met een geplande korte levensduur tegen te gaan.

65. De Senaat beveelt aan volop te investeren in de ontwikkeling van alternatieven, zoals :

– pour leur propre parc automobile, y compris pour les transports en commun, passer au gaz naturel comprimé (GNC), à l'hydrogène, à l'électromobilité, etc. ;

– intensifier l'électrification des transports publics, en ce compris les vélos ;

– homologuer les taxis et les systèmes de véhicules partagés uniquement s'il sont propulsés au GNC ou à l'électricité ;

– rendre les voitures salaires plus écologiques. À partir de 2020, les voitures diesel ne pourront plus être immatriculées comme voitures salaires ; à partir de 2025, les voitures salaires nouvellement immatriculées devront être des véhicules zéro émissions ;

– accorder une attention particulière à l'écologisation d'autres véhicules de société.

62. Le Sénat recommande la suppression du régime favorable des voitures de société et des cartes de carburant, tout en préservant le montant net que représente cet avantage pour le travailleur : les entreprises pourront maintenir le véhicule de société pour le travailleur, en payant une (para-) fiscalité équivalente à celle du salaire, ou transformer l'avantage que constituait le véhicule de société en salaire ; les moyens dégagés seront investis dans les transports publics et collectifs.

L'objectif de réduction de la circulation automobile peut difficilement être atteint dans le contexte actuel d'augmentation permanente des voitures salaires c'est-à-dire de mise à disposition de véhicules pour des personnes qui n'ont pas un métier qui induit des déplacements liés au travail ainsi que la mise à disposition de cartes-essence qui sont déresponsabilisantes et qui ont un effet dissuasif par rapport à l'usage des transports en commun.

63. Le Sénat recommande de promouvoir le vélo comme moyen de déplacement, en augmentant progressivement les moyens publics en ce domaine.

64. Le Sénat recommande, dans le cadre de la transition vers une augmentation massive de l'immatriculation de véhicules électriques, de mettre en place un dispositif solide de lutte contre l'obsolescence programmée des batteries.

65. Le Sénat recommande d'investir massivement dans le développement des alternatives comme :

– lichtere, minder krachtige, minder agressieve, milieuvriendelijker en verkeersveiligere voertuigen, zoals de LISA Car (*Light and Safe Car*);

– de binnenscheepvaart, om zoveel mogelijk vrachtwagens van de baan te halen ;

– de logistiek via de waterweg en de overslag op kleinere elektrische vrachtwagens tot zo diep mogelijk in de stadskernen.

66. De Senaat beveelt aan om de reglementaire hindernissen die privé-initiatieven op het vlak van gedeelde mobiliteit afremmen, weg te werken, en om daarvoor de nodige infrastructuur aan te leggen, vooral voor het auto- en fietsdelen in de stad en voor carpooling. De overheid moet ook samenwerken met deze privéactoren, die kunnen helpen om een geschikt mobiliteitsaanbod te bepalen, onder meer dankzij de gegevens van hun gebruikers (type en duur van de ritten).

67. De Senaat beveelt aan de opleidingen voor de auto-industrie in het secundair en hoger onderwijs af te stemmen op nieuwe technologieën. De arbeidsbemiddelingsdiensten moeten ook gepaste beroepsopleidingen aanbieden zodat iedereen op de hoogte is van de nieuwe technologieën.

68. De Senaat beveelt aan in de dichtbevolkte stadscentra maatregelen te nemen om de mobiliteit en de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer te bevordeilen, indien nodig ten nadele van het personen- en vrachtverkeer.

69. De Senaat beveelt aan de aanbevelingen van het informatieverslag van de Senaat betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersplan en -aanbod te komen (stuk Senaat, nr. 6-201/4) ten uitvoer te leggen, en in het bijzonder zijn aanbevelingen 2 en 9 betreffende de oprichting van een « mobiliteitsregie » die moet werken aan « één geïntegreerd vervoersplan voor het openbaar vervoer », dat vervolgens moet worden uitgevoerd door « elke openbaar vervoersmaatschappij afzonderlijk die optimaal op elkaar zijn afgestemd ». Dat richtinggevend vervoersplan moet de bediening van het GEN omvatten en de aansluitingen tussen de diverse vormen van openbaar vervoer.

70. De Senaat beveelt aan voor iedereen betaalbaar openbaar vervoer te organiseren om op lange termijn

– les voitures plus légères, moins puissantes, moins agressives et meilleures pour l'environnement et la sécurité routière, comme la LISA Car (*Light and Safe Car*);

– la navigation intérieure, pour diminuer autant que possible le nombre de camions sur les routes ;

– la logistique en privilégiant les voies navigables et le transbordement sur des camionnettes électriques pour accéder à l'intérieur des centres urbains.

66. Le Sénat recommande de lever les obstacles réglementaires freinant l'émergence d'acteurs privés actifs dans la mobilité partagée et d'aménager les infrastructures à cet effet, principalement en ce qui concerne le partage de vélos et de voitures en ville ainsi que le covoiturage. Les pouvoirs publics doivent également travailler de concert avec ces acteurs privés qui peuvent aider à définir une offre de mobilité adéquate, notamment grâce aux données (type et durée des trajets) de leurs utilisateurs.

67. Le Sénat recommande d'adapter les formations destinées à l'industrie automobile dans l'enseignement secondaire et supérieur aux nouvelles technologies. Les services de l'emploi et de placement doivent aussi offrir des formations professionnelles adaptées, afin que tout le monde puisse s'approprier les nouvelles technologies.

68. Le Sénat recommande, dans les centres-villes densément peuplés, de prendre des mesures pour favoriser la mobilité et la fluidité de déplacement du transport public, au besoin au détriment du transport de personnes et de marchandises.

69. Le Sénat recommande de mettre en œuvre les recommandations du rapport d'information du Sénat concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer une offre et un plan de transports publics mieux intégrés (doc. Sénat, n° 6-201/4), et particulièrement ses recommandations 2 et 9 visant la création d'une « régie mobilité » qui travaillera à « un plan de transport intégré unique pour les transports publics », à exécuter ensuite par « toutes les sociétés de transports publics qui se coordonnent de manière optimale ». Ce plan de transport directeur devra intégrer la desserte du RER et les correspondances entre les différents modes de transport public.

70. Le Sénat recommande de développer des transports publics abordables pour tous et tendre à long terme

te evolueren naar gratis vervoer, te beginnen bij de jongeren tot het einde van hun studies.

71. De Senaat beveelt aan een grootschalig investeringsplan op te stellen voor het openbaar vervoer en het bezuinigingsbeleid bij de NMBS te stoppen.

7. DE VOERTUIGEN OP FOSSIELE BRANDSTOFFEN

72. De Senaat beveelt aan dat de overheden een beleid voeren waardoor vanaf 2030 geen nieuwe auto's meer ingeschreven worden die zich op diesel of benzine voortbewegen.

73. De Senaat beveelt aan reclame voor voertuigen op diesel en benzine te verbieden.

Dit verbod, alsook elke andere stimulans, moet onmiddellijk gelden voor nieuwe dieselvoertuigen.

74. De Senaat beveelt aan dat de overheden geloofwaardige controles op reële uitlaatgassen invoeren en het gebruik van dieselroetfilters verplichten.

75. De Senaat beveelt aan zich te conformeren aan de Europese wetgeving door een infrastructuur te ontwikkelen waarmee de emissies kunnen worden getest van voertuigen in rijomstandigheden « op de weg ».

76. De Senaat beveelt de onafhankelijke toepassing aan van de nieuwe « *Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure* » (WLTP), zonder interventie van de constructeurs. Aangezien fiscale maatregelen of stimuli gebaseerd zijn op de CO₂-emissietests van nieuwe voertuigen, moeten de meettests 100 % betrouwbaar zijn.

77. De Senaat beveelt aan dat de autonijverheid een fonds opricht en financiert om de betrouwbaarheid van hun tests na te gaan en te controleren of geen kunstgrepen worden aangewend om de emissies te minimaliseren.

78. De Senaat beveelt aan dat de overheden, in onderlinge samenspraak, bij de Europese Unie ijveren voor het uitwerken van een heldere ecoscore voor de volledige ontwikkelings-, leef- en ontmantelingsfase van diesel-, benzine-, CNG-, elektrische en hybride wagens. Op deze manier komt er een eenvormig beeld van de ecologische voetafdruk en van de impact op de luchtkwaliteit van de verschillende types van wagens.

vers la gratuité, en commençant par les jeunes jusqu'à la fin de leurs études.

71. Le Sénat recommande de faire un plan d'investissements d'envergure pour les transports en commun et d'arrêter la politique d'austérité à la SNCF.

7. LES VÉHICULES UTILISANT LES CARBURANTS FOSSILES

72. Le Sénat recommande que les pouvoirs publics mènent une politique permettant de faire en sorte qu'à partir de 2030, plus aucune voiture neuve roulant au diesel ou à l'essence ne soit immatriculée.

73. Le Sénat recommande d'interdire la publicité pour les véhicules diesel et essence.

Cette interdiction, ainsi que toute autre forme d'incitant, doit s'appliquer dès à présent aux véhicules neufs au diesel.

74. Le Sénat recommande que les pouvoirs publics instaurent des contrôles crédibles des émissions réelles de gaz d'échappement ainsi qu'une obligation d'installation de filtres à particules diesel.

75. Le Sénat recommande de se conformer à la législation européenne en développant une infrastructure en mesure de tester les émissions des véhicules en condition de circulation « sur route ».

76. Le Sénat recommande que la nouvelle procédure « *Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure* » (WLTP) soit mise en œuvre de manière indépendante sans intervention des constructeurs. Dès lors que les mesures ou les incitants fiscaux sont basés sur les tests d'émissions de CO₂ des véhicules neufs, les tests de mesure de ces émissions doivent être à 100 % fiables.

77. Le Sénat recommande que l'industrie automobile crée et alimente un fonds afin de vérifier la fiabilité de ses tests et de contrôler que des artifices ne sont pas utilisés pour minimiser les émissions.

78. Le Sénat recommande que les pouvoirs publics œuvrent ensemble, auprès de l'Union européenne, à l'élaboration d'un ecoscore clair pour tout le cycle de développement, de vie et de démantèlement des voitures diesel, à essence, au gaz naturel (GNC), électriques et hybrides. Cela doit permettre d'obtenir une image uniforme de l'empreinte écologique des différents types de voiture et de leur impact sur la qualité de l'air.

79. De Senaat beveelt aan met de autoconstructeurs te onderhandelen over het terugroepen van dieselwagens waarvan de emissies de wettelijke normen overschrijden.

80. De Senaat beveelt aan systematisch na te gaan of gerechtelijke procedures moeten worden opgestart wanneer economische sectoren hun internationale, Europese of nationale verbintenissemisie niet nakomen en daarbij de gezondheid van onze medeburgers schaden en ons land en/of onze Gewesten beletten zijn/hun wettelijke doelstellingen te bereiken.

81. De Senaat beveelt aan de autoconstructeurs te verplichten om een meettoestel voor de luchtkwaliteit in de voertuigen te installeren, dat het gehalte aan fijnstof en stikstofdioxide binnen en buiten het voertuig kan meten, alsook een luchtfilter binnen de cabine.

82. De Senaat beveelt aan dat ondernemingen die kobalt en andere ertszen aankopen in conflictgebieden, verplicht worden de OESO-richtlijnen toe te passen. Volgens die richtlijnen moeten producenten van elektrische voertuigen en batterijfabrikanten in staat zijn om de identiteit van hun smelterijen en raffinaderijen aan te tonen. Voorts moeten ze hun eigen evaluatie openbaar maken aangaande de inachtneming door de smelterij van de vereiste zorgvuldigheid bij de identificatie en het tegengaan van risico's en misbruiken inzake mensenrechten.

83. De Senaat beveelt aan dat België er bij de Europese Unie op aandringt een ambitieuze euronormering voor nieuwe vliegtuigen in te voeren waardoor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen verder daalt.

84. De Senaat beveelt aan om dringend onderzoek uit te voeren naar de impact van de uitstoot van fijnstof door vliegtuigen en het effect hiervan op de nabije omgeving van de luchthavens.

85. De Senaat beveelt aan dat België er bij de Europese Unie op aandringt de milieu- en gezondheidsimpact mee te laten spelen in de invoer van een minimumaccijns op kerosine. Zo kan een gelijker speelveld tussen het luchtverkeer en het vervoer via hogesnelheidstrein gecreëerd worden.

79. Le Sénat recommande de négocier avec les constructeurs automobiles un rappel des voitures diesel dont les émissions dépassent la norme légale.

80. Le Sénat recommande de vérifier de façon systématique l'opportunité d'avoir recours aux procédures judiciaires lorsque des secteurs économiques ne respectent pas leurs engagements internationaux, européens ou nationaux en matière d'émission de pollution, en nuisant à la santé de nos concitoyens et en empêchant notre pays et/ou nos Régions d'atteindre ses/leurs objectifs légaux.

81. Le Sénat recommande d'imposer aux constructeurs automobiles le placement, dans les véhicules, d'un dispositif de *monitoring* de la qualité de l'air capable d'analyser le taux de particules fines et de dioxyde d'azote dans l'habitacle et à l'extérieur du véhicule, et d'un dispositif de filtrage de l'air à l'intérieur de l'habitacle.

82. Le Sénat recommande que les entreprises qui se procurent du cobalt et d'autres minerais dans des zones de conflit soient obligées d'appliquer les lignes directrices de l'OCDE. D'après ces lignes directrices, les constructeurs de voitures électriques et les fabricants de batteries devraient être en mesure d'indiquer l'identité de leurs fonderies et raffineries, et de publier leur propre évaluation du respect par la fonderie des pratiques de diligence requise concernant l'identification et l'élimination des risques et des abus en matière de droits humains.

83. Le Sénat recommande que la Belgique insiste auprès de l'Union européenne pour que des normes européennes ambitieuses soient instaurées concernant les nouveaux avions, de manière à ce que les émissions de polluants atmosphériques continuent à baisser.

84. Le Sénat recommande d'étudier d'urgence l'incidence des émissions de particules fines par les avions et leurs effets au voisinage immédiat des aéroports.

85. Le Sénat recommande que la Belgique insiste auprès de l'Union européenne afin que l'impact sur la santé et l'environnement soit pris en compte dans le cadre de l'instauration d'une accise minimale sur le kérosène. On pourra ainsi créer des conditions de concurrence plus équitables entre le transport aérien et le transport par train à grande vitesse.

86. De Senaat beveelt aan de omschakeling naar groenere brandstoffen in het scheepvaartverkeer, zoals *Liquid Natural Gas* (LNG), aan te moedigen.

87. De Senaat beveelt aan het gebruik van roetfilters aan te moedigen die het rookgas van de motoren van schepen zuiveren.

88. De Senaat beveelt aan het onderzoek naar en de ontwikkeling van schonere scheepsmotoren verder te stimuleren. In het onderzoeks- en innovatiebeleid moet ook een hoger rendement op brandstof, het verder uitwerken van alternatieve aandrijfkracht en het rendement van de scheepsmotoren zelf centraal staan.

8. DE INFRASTRUCTUUR

89. De Senaat beveelt aan te zorgen voor een betere verdeling van de openbare ruimte tussen de gemotoriseerde voertuigen en de andere gebruikers, door de tweede categorie meer ruimte te geven en door de wegen van de categorieën meer te scheiden, met een minimum afstand en/of door het aanbrengen van fysieke obstakels zoals « groenschermen » om de luchtkwaliteit van de niet-gemotoriseerde gebruikers te beschermen.

90. De Senaat beveelt aan dat op minder dan 300 meter van autosnelwegen en drukke invalswegen geen openbare gebouwen voor kwetsbare groepen meer gebouwd of vergroot mogen worden.

91. De Senaat beveelt aan om meer rekening te houden met de impact op de luchtkwaliteit bij de ontwikkeling en het onderhoud van logistieke infrastructuren, die beschouwd worden als « groepolen », zoals luchthavens, havens en nieuwe wegen voor veel verkeer, in het bijzonder in de nabijheid van dichtbevolkte woongebieden of gebouwen voor kwetsbare groepen (crèches, scholen, rusthuizen, ziekenhuizen, enz.), alsook bij de besprekings van bouw- of uitbreidingsprojecten van zulke gebouwen in de buurt van dergelijke, reeds bestaande, logistieke infrastructuren.

92. De Senaat beveelt aan de aanleg van « groene » en ruime corridors die ruimte laten tussen de gebouwen aan te moedigen, om te voorkomen dat er nieuwe « *canyon streets* » ontstaan.

93. De Senaat beveelt aan maatregelen te nemen zodat men aan sport kan doen in de openbare ruimte, meer bepaald activiteiten als joggen of fietsen, zonder te worden blootgesteld aan zeer hoge luchtverontreiniging,

86. Le Sénat recommande d'encourager la transition vers des carburants plus respectueux de l'environnement, comme le gaz naturel liquéfié (GNL), dans le secteur de la navigation.

87. Le Sénat recommande de promouvoir l'utilisation des filtres à particules qui purifient les gaz d'échappement des moteurs de bateaux.

88. Le Sénat recommande de continuer à stimuler la recherche et le développement de moteurs de bateaux plus propres. Un meilleur rendement des carburants, la mise au point de forces motrices alternatives et le rendement des moteurs de bateaux doivent être au centre de la politique de recherche et d'innovation.

8. LES INFRASTRUCTURES

89. Le Sénat recommande de veiller à un meilleur partage de l'espace public entre les véhicules motorisés et les autres usagers, en accordant davantage de place à la seconde catégorie, et en séparant davantage les voies de chacun, par une distance minimale et/ou l'installation d'obstacles physiques type « écrans végétaux » afin de protéger la qualité de l'air des usagers non-motorisés.

90. Le Sénat recommande que plus aucun bâtiment public destiné à des groupes vulnérables ne puisse être construit ou agrandi à moins de 300 mètres d'une autoroute et d'axes routiers.

91. Le Sénat recommande de prendre davantage en compte l'impact sur la qualité de l'air lors du développement et de l'entretien d'infrastructures logistiques perçues comme « pôles de croissance », telles que les aéroports, les ports et les nouvelles routes à grand trafic, particulièrement à proximité de zones d'habitat densément peuplées ou de bâtiments destinés à des groupes vulnérables (crèches, écoles, maisons de repos, hôpitaux, etc.), ainsi que lors de l'examen des projets de construction ou d'agrandissement de tels bâtiments à proximité de telles infrastructures logistiques préexistantes.

92. Le Sénat recommande de promouvoir la création de « corridors verts » et aérés qui laissent un espace entre les constructions, afin d'éviter de créer de nouvelles « rues canyons ».

93. Le Sénat recommande de prendre des mesures pour assurer la possibilité de la pratique sportive dans l'espace public, notamment des activités de type jogging et cyclisme, sans que les gens soient exposés à une très

bijvoorbeeld door in steden sportcorridors aan te leggen zo ver mogelijk van de wegen.

94. De Senaat beveelt aan dat de gemeenten :

- nadrukken over een absolute bovengrens voor het aantal autoparkeerplaatsen in de centra ;
- nadrukken over voldoende alternatieve vervoersmogelijkheden ;
- nadrukken over een ondergrens voor het aantal fietsstalplaatsen bij bouwvergunningen voor appartementsgebouwen ;
- bij nieuwbouw wachtbuizen voor elektrische laadpalen aanleggen.

95. De Senaat beveelt aan :

- bij de invalswegen van de steden ontradingsparkings aan te leggen die voorzien zijn van elektrische laadpaalinfrastructuur ;
- een voordelig tarief in te stellen om de burgers ervan te overtuigen het openbaar vervoer tussen de ontradingsparkings en het centrum te gebruiken ;
- ervoor te zorgen dat de belangrijkste haltes van het openbaar vervoer, waaronder de overstapstations, gemakkelijk bereikbaar zijn voor alle voetgangers, verhuur van deelfietsen of -auto's, fietsstallingen en parkings.

96. De Senaat beveelt aan, in het raam van de transitie naar een toename van de inschrijving van elektrische voertuigen, krachtig te investeren in het plaatsen van oplaadpalen voor elektrische voertuigen en in infrastructuren waar vloeibaar aardgas kan worden getankt (LNG).

97. De Senaat beveelt aan projecten aan te moedigen die bijdragen tot de geleidelijke opkomst van « *smart cities* », met de nadruk op duurzame mobiliteit.

98. De Senaat beveelt aan intelligente en ecologische leveringsmechanismen aan te moedigen via gemakkelijk bereikbare distributiecentra, digitale applicaties en elektrische of op aardgas rijdende voertuigen.

99. De Senaat beveelt aan om in tunnels afzuiginstallaties te voorzien en luchtzuiveringsinstallaties te verplichten.

forte pollution atmosphérique, par exemple en créant des couloirs sportifs en ville, le plus loin possible des voiries.

94. Le Sénat recommande que les communes :

- réfléchissent à un plafond absolu pour le nombre de places de stationnement dans les centres ;
- réfléchissent à des modes de transports alternatifs en suffisance ;
- réfléchissent à un nombre minimal d'emplacements pour vélos lors de permis de bâtir pour les immeubles à appartements ;
- dans les nouvelles constructions, aménagent des tubages pour les installations de recharge électrique.

95. Le Sénat recommande :

- d'installer des parkings de dissuasion à l'entrée des villes, dotés d'infrastructures de recharge électrique ;
- de prévoir une tarification avantageuse pour convaincre les citoyens d'utiliser le transport public entre ces parkings et le centre ;
- de prévoir que les principaux arrêts des transports publics, dont les gares de transit, soient facilement accessibles à tous les piétons, assurent la location de vélos ou de voitures partagées, et soient équipés de parkings pour vélos et voitures.

96. Le Sénat recommande, dans le cadre de la transition vers une augmentation de l'immatriculation de véhicules électriques, d'investir massivement dans le placement de bornes de recharge pour les véhicules électriques et dans des infrastructures permettant l'approvisionnement des véhicules en gaz naturel liquéfié (GNL).

97. Le Sénat recommande de promouvoir les projets qui concourent à l'émergence progressive des « *smart cities* » en se concentrant sur la mobilité durable.

98. Le Sénat recommande de promouvoir des mécanismes intelligents et écologiques de livraison via des centres de distribution aisément accessibles, des applications numériques et des véhicules électriques ou au gaz naturel.

99. Le Sénat recommande de prévoir dans les tunnels des installations d'aspiration de l'air et d'y rendre obligatoire les installations de purification de l'air.

100. De Senaat beveelt aan de Gewesten aan te moedigen meer groen en bomen voor gezonde lucht aan te planten, in het bijzonder nabij drukke verkeersassen en woongebieden.

101. De Senaat beveelt aan steden en gemeenten te ondersteunen bij :

- de aanleg van nieuwe bosgebieden en parken ;
- de gerichte uitbreiding van het bestand aan laanbomen langs drukke straten en pleinen ;
- de aanleg van stadsgroen, meer bepaald op de daken.

102. De Senaat beveelt aan in alle centrumsteden en Brussel volgens hetzelfde systeem prioritair lage emissiezones en, waar nodig, zelfs heel lage emissiezones in te voeren. Op middellange termijn evolueren we naar een LEZ Vlaanderen, Brussel en Wallonië.

103. De Senaat beveelt aan de normen van de lage-emissiezones met elkaar in overeenstemming te brengen en te pleiten voor uniformiteit op Europees niveau.

104. De Senaat beveelt aan dat de gemeenten werken met één geïntegreerd luchfbeleid. Dit houdt in :

- dat de kernen van steden en gemeenten autoluw worden gemaakt ;
- dat de omgeving van scholen, crèches, sportinfrastructuur en rust- en verzorgingstehuizen extra wordt beschermd ;
- dat de schoolomgevingen prioritair worden aangepakt door een veralgemeening van schoolstraten of fietsstraten.

105. De Senaat beveelt aan dat de gemeenten lokale informatie en *best practices* verspreiden naar en delen met vergelijkbare gemeenten. Zo kan een intergemeentelijk netwerk rond schone lucht informatie uitwisselen en kunnen de Vlaamse Vereniging voor Steden en Gemeenten (VVSG), Brulocalis (Vereniging Stad en Gemeenten van Brussel) of de *Union des Villes et Communes de Wallonie* (UVCW) intern en onderling samenwerken. Dit kan breder gekaderd worden in het Burgemeestersconvenant dat nu al de klimaatopwarming bestrijdt.

100. Le Sénat recommande d'encourager les Régions à planter davantage d'arbres et de verdure pour garantir un air sain, en particulier à proximité des axes de circulation fort fréquentés et des zones d'habitat.

101. Le Sénat recommande de soutenir les villes et les communes dans :

- l'aménagement de nouvelles zones boisées et de nouveaux parcs ;
- le développement ciblé d'allées d'arbres le long des rues et des places très fréquentées ;
- la végétalisation urbaine, notamment sur les toits.

102. Le Sénat recommande d'instaurer en priorité des zones à faibles émissions, voire, si nécessaire, des zones à très faibles émissions dans tous les centres urbains et à Bruxelles selon le même système. À moyen terme, il faut évoluer vers une ZFE pour la Flandre, pour Bruxelles et pour la Wallonie.

103. Le Sénat recommande d'harmoniser les normes des « zones à faibles émissions » et de plaider pour une uniformisation européenne.

104. Le Sénat recommande que les communes adoptent une politique intégrée de la qualité de l'air. Cela implique :

- d'instaurer une circulation restreinte dans les centres des villes et des communes ;
- que les alentours des écoles, des crèches, des infrastructures sportives et des maisons de repos et de soins bénéficient d'une protection renforcée ;
- que l'on agisse en priorité aux abords des écoles en généralisant les rues réservées aux écoliers à certaines heures ou les rues réservées au vélo.

105. Le Sénat recommande que les communes diffusent les informations locales et les bonnes pratiques et les échangent avec des communes similaires. Cela permet à un réseau de communes d'échanger des informations sur la qualité de l'air et à l'*Union des Villes et Communes de Wallonie* (UVCW), à Brulocalis (Association de la Ville et des Communes de Bruxelles) et à la *Vlaamse Vereniging voor Steden en Gemeenten* (VVSG) de coopérer, en interne et entre elles. Cette initiative peut s'inscrire dans le cadre plus large de la Convention des maires contre le changement climatique.

9. DE HOUTVERBRANDING

106. De Senaat beveelt aan in het Belgisch energiepact het gebruik van moderne verwarmingsinstallaties op hout alleen te overwegen als tussentijdse oplossing die noodzakelijk is om aardgas geleidelijk aan te elimineren als verwarmingsbrandstof, als laatste redmiddel en in een overgangsperiode die zo kort mogelijk moet zijn.

107. De Senaat beveelt aan dat de verschillende overheden een duidelijk beeld verwerven van het aantal verwarmingsinstallaties op hout en open haarden in gebruik.

108. De Senaat beveelt aan dat de verschillende overheden een beleid voeren om oude, vervuilende verwarmingsinstallaties op hout te vervangen via een premiestelsel of via een ander stimulerend of sensibiliserend instrument.

109. De Senaat beveelt aan een kwaliteitslabel te ontwikkelen voor de brandstof die wordt gebruikt in verwarmingsinstallaties op hout en pellets.

110. De Senaat beveelt aan dat de verschillende overheden een periodiek nazicht van verwarmingsinstallaties op hout invoeren. Tijdens dit onderhoud moeten de gebruikers geïnformeerd worden over het correct en milieuvriendelijk gebruik van de installatie.

111. De Senaat beveelt aan het gebruik van open haarden te ontraden in nieuwe stedenbouwkundige verordeningen en bij renovaties.

112. De Senaat beveelt aan zeer vervuilende houtkachels te verbieden en bij andere houtkachels verplicht een filter te plaatsen om fijnstof te weren. Hierbij is het essentieel dat er bijkomende controles worden georganiseerd op de naleving van deze bepalingen.

10. DE LANDBOUW

113. De Senaat beveelt aan de wettelijke instrumenten te ontwikkelen die ertoe aanzetten meer technologische middelen te gebruiken die de uitstoot van ammoniak kunnen doen dalen bij het uitstrooien van meststoffen of dierlijke meststoffen op de velden.

114. De Senaat beveelt aan de bevolking te informeren over de impact van de veeteelt, met inbegrip van de bioveeteelt, op de luchtvervuiling en meer bepaald op de uitstoot van ammoniak.

9. LA COMBUSTION DE BOIS

106. Le Sénat recommande de n'envisager, dans le pacte énergétique belge, le recours aux chauffages au bois modernes comme solution intermédiaire nécessaire à l'élimination progressive du gaz naturel comme moyen de chauffage, qu'en dernier recours et dans une période transitoire qui doit être la plus courte possible.

107. Le Sénat recommande que les différentes autorités aient une vision claire du nombre d'installations de chauffage au bois et de feux ouverts utilisés.

108. Le Sénat recommande que les différentes autorités mènent une politique visant à remplacer les anciennes installations de chauffage au bois polluantes, par le biais d'un système de prime ou d'un autre mécanisme d'encouragement ou de sensibilisation.

109. Le Sénat recommande de développer un label de qualité pour le combustible utilisé dans les installations de chauffage au bois et à pellets.

110. Le Sénat recommande que les différentes autorités instaurent une révision périodique des installations de chauffage au bois. Lors de l'entretien, les utilisateurs doivent être informés sur l'usage correct et écologique de l'installation.

111. Le Sénat recommande de décourager l'utilisation de feux ouverts dans de nouveaux règlements d'urbanisme et dans le cadre de rénovations.

112. Le Sénat recommande d'interdire les poêles à bois très polluants et de rendre le placement d'un filtre d'élimination des particules fines obligatoire sur les autres poêles à bois. À cet égard, il est essentiel que des contrôles complémentaires soient organisés en vue de veiller au respect de ces dispositions.

10. L'AGRICULTURE

113. Le Sénat recommande de développer les outils réglementaires favorisant l'utilisation des moyens technologiques permettant de diminuer les émanations d'ammoniaque lors d'épandage d'engrais ou d'effluents d'élevage sur les champs.

114. Le Sénat recommande d'informer la population à l'impact de l'élevage, y compris bio, sur la pollution de l'air, et notamment sur les émissions d'ammoniac.

11. DE FISCALITEIT

115. De Senaat beveelt aan de fiscaliteit te richten op consumptiepatronen die de luchtkwaliteit ten goede komen, waarbij voertuigen met lage of nulemissiemotoren worden aangemoedigd, zodat de aandacht van de burgers naar die voertuigen wordt getrokken.

116. De Senaat beveelt aan fiscale stimulansen aan de burger te geven zodat zij zachte vervoermiddelen en/of openbaar vervoer gebruiken in ruil voor het opgeven van het gebruik van de auto.

117. De Senaat beveelt aan gedeelde mobiliteit te veralgemenen (deelauto's, carpooling) dankzij een aangepaste fiscaliteit en door ervoor te zorgen dat elke persoon die hetzelfde beroep uitoefent dezelfde rechten en plichten heeft.

118. De Senaat beveelt aan :

- alle fiscale acties voor de ontstressing van het Belgisch autopark te versnellen ;
- de huidige verhoging van de accijnzen op diesel voort te zetten ;
- de accijnzen op diesel en benzine te verhogen ;
- de ondersteuning van professionele diesel weg te werken.

119. De Senaat beveelt aan zo snel mogelijk de slimme kilometerheffing voor personenwagens in te voeren, die rekening houdt met het moment en de plaats waarop de wagen wordt gebruikt, de aanwezigheid van alternatieven en de milieu-impact van de wagen.

De slimme kilometerheffing kan gewestelijke verkeersbelastingen vervangen.

120. De Senaat beveelt aan, in afwachting van de slimme kilometerheffing, om de CO₂-emissies en de euronorm van het voertuig in aanmerking te nemen bij de berekening van de verkeersbelastingen en de belasting op de inverkeerstelling van alle voertuigen, ongeacht het rechtsstatuut van de eigenaar.

121. De Senaat beveelt aan de fiscale regeling voor salariswagens grondig te herzien en andere manieren te onderzoeken om de fiscale last op arbeid te verlichten dan alleen regelingen inzake mobiliteit.

11. LA FISCALITÉ

115. Le Sénat recommande de réorienter la fiscalité vers des modes de consommation plus respectueux de la qualité de l'air, en promouvant les moteurs à faibles émissions ou zéro émission, afin que les citoyens soient orientés vers ces véhicules.

116. Le Sénat recommande de soutenir fiscalement les citoyens pour qu'ils utilisent les modes doux et/ou les transports publics en contrepartie de l'abandon de l'utilisation de leur véhicule.

117. Le Sénat recommande de généraliser la mobilité partagée (voitures partagées, covoiturage) grâce à une fiscalité adaptée et en s'assurant que chaque acteur qui effectue le même métier bénéficie des mêmes droits et devoirs.

118. Le Sénat recommande :

- d'accélérer toutes les actions fiscales visant la dédieselisation du parc automobile belge ;
- de poursuivre le relèvement des accises sur le diesel en cours ;
- d'augmenter les accises sur le diesel et l'essence ;
- de supprimer les mesures de soutien au diesel professionnel.

119. Le Sénat recommande d'instaurer au plus vite le prélèvement kilométrique intelligent pour les voitures, qui tient compte du moment et du lieu où la voiture est utilisée, de la présence d'alternatives et de l'impact environnemental de la voiture.

Le prélèvement kilométrique intelligent peut remplacer les taxes de circulation régionales.

120. Le Sénat recommande, dans l'attente d'un prélèvement kilométrique intelligent, de prendre en compte les émissions de CO₂ ainsi que la norme euro du véhicule dans le calcul des taxes de circulation ainsi que de mise en circulation de tous les véhicules, quel que soit le statut juridique de son propriétaire.

121. Le Sénat recommande de revoir en profondeur le régime fiscal des voitures salaire et d'examiner d'autres voies que celles purement liées à la mobilité pour atténuer la charge fiscale reposant sur le travail.

122. De Senaat beveelt aan om de reële kilometeraf- trek van de personenbelasting te berekenen in verhou- ding tot de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen.

122. Le Sénat recommande de moduler la déduction des frais kilométriques réels à l'impôt des personnes physiques en fonction des polluants atmosphériques.

VI. BESPREKING VAN HET VOORSTEL VAN AANBEVELINGEN

1. ALGEMEEN

Aanbeveling 1

De Senaat beveelt aan een coherent en gecoördineerd beleid inzake luchtkwaliteit te ontwikkelen tussen de lokale, gewestelijke en federale beleidsniveaus.

Deze aanbeveling gaat terug op het advies betreffende de *governance* inzake luchtkwaliteit, uitgebracht op 22 mei 2018 door de Federale Raad voor duurzame ontwikkeling (FRDO), en meer bepaald punt 7 van dat advies. In dat punt wordt gepleit voor coördinatie tussen de beleidsniveaus, zowel om te verzekeren dat het huidige kader wordt nageleefd als om de realisatie van de langetermijnvisie mogelijk te maken.

Aanbeveling 1 wordt aangenomen met 10 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 2

De Senaat beveelt aan de problematiek van luchtkwaliteit niet te verengen tot die van het klimaat. Alle milieuproblematieken moeten deel uitmaken van een geïntegreerde vermindering van verontreiniging waarbij « valse oplossingen » worden vermeden.

Ook deze aanbeveling is ingegeven door het advies van de FRDO en meer bepaald door punt 15 van het advies. Dat punt stelt dat verschillende beleidslijnen die tot doel hadden koolstofarme energie te bevorderen, soms hebben geleid tot een verschuiving van de vervuilingssproblematiek. Zo hadden verscheidene beleidslijnen die het gebruik van diesel aanmoedigen om de CO₂-uitstoot van de wegtransportsector te verminderen het ongewenste gevolg dat de uitstoot van andere vervuilende stoffen toenam, zoals van stikstofoxiden. Op dezelfde manier kan de verbranding van biomassa (pellets, enz.), die alsmaar populairder wordt als vervanging van fossiele brandstoffen in de verwarmingssector, een belangrijke bron worden van fijnstof, waarvan de schadelijke effecten op de gezondheid bewezen zijn.

Mevrouw Annemie Maes vindt dat inderdaad duidelijk tot uiting moet komen dat klimaatbeleid en het beleid betreffende luchtkwaliteit verwant zijn, maar elkaar niet altijd aanvullen en zelfs vaak tegenstrijdig zijn. De doelstelling inzake broeikasgassen wil de CO₂ verminderen in het kader van het klimaat. Bepaalde stoffen

VI. DISCUSSION DE LA PROPOSITION DE RECOMMANDATIONS

1. GÉNÉRALITÉS

Recommandation 1

Le Sénat recommande d'établir une stratégie cohérente et coordonnée entre les niveaux de pouvoir locaux, régionaux et fédéral en matière de qualité de l'air.

Cette recommandation s'inspire de l'avis relatif à la gouvernance en matière de qualité de l'air, rendu le 22 mai 2018 par le Conseil fédéral du développement durable (CFDD), et, plus particulièrement, du point 7 de celui-ci. On plaide, dans ce point, en faveur d'une coordination entre les différents niveaux de pouvoir, tant pour assurer le respect du cadre actuel que pour permettre la réalisation de la vision à long terme.

La recommandation 1 est adoptée par 10 voix et 2 abstentions.

Recommandation 2

Le Sénat recommande de ne pas réduire la problématique de la qualité de l'air à celle du climat. Toutes les problématiques environnementales doivent faire l'objet d'un principe de réduction intégrée des pollutions évitant les « fausses solutions ».

Cette recommandation aussi s'inspire de l'avis du CFDD, plus particulièrement du point 15 de celui-ci. Dans ce point, il est précisé que diverses politiques récentes qui avaient pour objectif de promouvoir une énergie décarbonée ont, des fois, provoqué un déplacement des problèmes de pollution. Ainsi, plusieurs politiques ayant favorisé l'usage du diesel afin de diminuer les émissions de CO₂ du secteur routier eurent pour effet indésirable d'augmenter les émissions d'autres polluants, comme les oxydes d'azote. De même, la combustion de biomasse (pellets, etc.), qui devient de plus en plus populaire pour remplacer les énergies fossiles dans le secteur du chauffage, peut être une source importante de particules fines, dont les effets délétères sur la santé sont attestés.

Mme Annemie Maes pense qu'il faut, en effet, préciser clairement que la politique climatique et celle relative à la qualité de l'air sont liées mais ne sont pas toujours complémentaires et sont même souvent contradictoires. En matière de gaz à effet de serre, l'objectif de la politique climatique est de réduire les émissions

kunnen echter CO₂-vriendelijk zijn maar niet goed voor de luchtkwaliteit.

Aanbeveling 2 wordt aangenomen met 10 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 3

De Senaat beveelt aan synergiewinsten te zoeken tussen beleidslijnen die zowel een invloed hebben op het verminderen van de luchtverontreiniging als op het beperken van de broeikasgasemissies, verantwoordelijk voor de klimaatverandering.

De heer Vanackere vindt het aangewezen in de aanbevelingen te vermelden dat de strijd tegen de klimaatverandering ook gunstige gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit (zie ook punt 28 van het advies van de FRDO).

Volgens de heer Henry zijn de oorzaken van de klimaatverandering en van de luchtvervuiling veelal dezelfde. Als men de oorzaken van deze klimaatproblemen aanpakt, kan men de luchtkwaliteit aanzienlijk verbeteren en omgekeerd.

Aanbeveling 3 wordt aangenomen met 10 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 4

De Senaat beveelt aan bijkomende maatregelen te treffen om zo snel mogelijk de Europese emissiedoelen van 2020 voor NO_x (stikstofoxiden) te halen en die van 2030 voor alle luchtverontreinigende stoffen.

Aanbeveling 4 wordt zonder verdere bespreking aangenomen met 10 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 5

De Senaat beveelt aan de twee hoofdoorzaken van ongezonde lucht prioritair aan te pakken, zijnde het wegverkeer en de verwarming door huishoudens.

Mevrouw Annemie Maes kan deze aanbeveling steunen en stelt dat dit informatieverslag de focus moet leggen op de twee belangrijkste bronnen van luchtverontreiniging : de houtverbranding en het gemotoriseerd verkeer. Daarnaast kan er nog verwezen worden naar de veeteelt.

de CO₂. Or, certaines substances se caractérisent par de faibles émissions de CO₂ mais peuvent être néfastes pour la qualité de l'air.

La recommandation 2 est adoptée par 10 voix et 2 abstentions.

Recommandation 3

Le Sénat recommande de chercher des synergies entre les politiques ayant des effets tant en matière de réduction de la pollution de l'air que d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre, responsables du changement climatique.

M. Vanackere estime qu'il serait indiqué de mentionner dans les recommandations que la lutte contre le changement climatique peut avoir aussi des effets favorables en termes de qualité de l'air (voir aussi le point 28 de l'avis du CFDD).

Selon M. Henry, les causes du changement climatique et de la détérioration de la qualité de l'air sont largement communes. Si on lutte contre les sources du problème climatique, on améliore pour une grande part la qualité de l'air et réciproquement.

La recommandation 3 est adoptée par 10 voix et 2 abstentions.

Recommandation 4

Le Sénat recommande de prendre des mesures complémentaires pour atteindre au plus vite les objectifs européens de 2020 pour les émissions de NO_x (oxyde d'azote) et ceux de 2030 pour tous les polluants atmosphériques.

La recommandation 4 est adoptée sans autre discussion par 10 voix et 2 abstentions.

Recommandation 5

Le Sénat recommande de s'attaquer en priorité aux deux causes principales de l'insalubrité de l'air, c'est-à-dire le trafic routier et le chauffage des ménages.

Mme Annemie Maes peut soutenir cette recommandation et précise que le présent rapport d'information doit mettre l'accent sur les deux principales sources de pollution de l'air, à savoir la combustion de bois et le trafic motorisé. En outre, on peut renvoyer aussi à l'élevage.

Aanbeveling 5 wordt aangenomen met 10 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 6

De Senaat beveelt aan te investeren in maatregelen om het gedrag van de burgers, bedrijven en overheden te veranderen en in technologische veranderingen die op zich niet volstaan om alle aspecten van de problematiek aan te pakken.

Mevrouw Annemie Maes kan instemmen met deze aanbeveling die het belang van een gedragsverandering bij burgers, bedrijven en overheden, benadrukt.

De heer Mouyard wijst erop dat zorg voor de luchtkwaliteit geen rem mag zijn op technologische ontwikkeling.

Ook de heer Vanackere is voorstander van het vinden van een evenwicht tussen de zorg voor luchtkwaliteit en andere maatschappelijk prioriteiten, zoals de technologische voortuitgang.

De heer Prévot gaat akkoord met deze redenering.

Aanbeveling 6 wordt aangenomen met 10 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 7

De Senaat beveelt aan dat alle entiteiten hun voorgestelde luchtkwaliteitsmaatregelen onderwerpen aan een armoedetoets om te voorkomen dat de incentives, de fiscale maatregelen en de verboden die in deze aanbevelingen worden voorgesteld een negatieve impact hebben op gezinnen met een laag inkomen of op kansarmen.

De Senaat beveelt aan om hierbij in sociale compensaties te voorzien.

Mevrouw Morreale merkt op dat omschakelen naar een ecologische wagen voor veel personen financieel niet vanzelfsprekend is. Het is dus nodig in begeleidende maatregelen te voorzien voor personen met een laag inkomen.

De heer Poschet stelt voor deze aanbeveling te vervangen door de volgende tekst : « De Senaat beveelt aan dat alle entiteiten bij hun voorgestelde luchtkwaliteitsmaatregelen rekening houden met de socio-economische

La recommandation 5 est adoptée par 10 voix et 2 abstentions.

Recommandation 6

Le Sénat recommande d'investir dans les mesures visant à modifier les comportements des citoyens, des entreprises et des autorités et dans les évolutions technologiques qui seules ne permettent pas d'agir sur l'ensemble de la problématique.

Mme Annemie Maes peut marquer son accord sur cette recommandation qui souligne l'importance d'un changement de comportement des citoyens, des entreprises et des autorités.

M. Mouyard signale que le soin pour la qualité de l'air ne peut pas engendrer une régression technologique.

M. Vanackere est lui aussi favorable à la recherche d'un équilibre entre la nécessité d'améliorer la qualité de l'air et d'autres priorités sociétales, comme le progrès technologique.

M. Prévot peut marquer son accord sur la philosophie de ce point.

La recommandation 6 est adoptée par 10 voix et 2 abstentions.

Recommandation 7

Le Sénat recommande que toutes les entités soumettent les mesures d'amélioration de la qualité de l'air qu'elles proposent à un test d'impact sur la pauvreté pour empêcher que les mesures incitatives, les mesures fiscales ou les interdictions proposées dans ces recommandations n'aient un impact négatif sur les ménages à bas revenus ou les personnes défavorisées.

Le Sénat recommande de prévoir des compensations sociales.

Mme Morreale fait remarquer que pour de nombreuses personnes, il n'est pas évident financièrement de passer à un véhicule écologique. Il faut donc prévoir des mesures d'accompagnement pour les personnes à bas revenus.

M. Poschet propose de remplacer cette recommandation par le texte suivant : « Le Sénat recommande à toutes les entités de tenir compte, dans les mesures d'amélioration de la qualité de l'air qu'elles proposent,

context van de verschillende doelgroepen om te voorkomen dat de incentives, de fiscale maatregelen en de verboden die in deze aanbevelingen worden voorgesteld een negatieve impact hebben op gezinnen met een laag inkomen of op kansarmen. »

Spreker vindt dat « rekening houden met » sterker is dan het louter procedureel doorvoeren van een armoedetoets.

Mevrouw Zrihen vraagt of deze tekstwijziging betekent dat de zin « De Senaat beveelt aan om hierbij in sociale compensaties te voorzien » wordt geschrapt.

De heer Poschet bevestigt dit.

De tekstwijziging ter vervanging van aanbeveling 7 wordt aangenomen met 6 tegen 4 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Mevrouw Annemie Maes is het eens met de wijziging van het eerste lid van aanbeveling 7, maar betreurt dat het tweede lid geschrapt wordt. Zij had graag twee aparte stemmingen gehad om dit in haar stemgedrag te laten blijken, maar doordat de tekstwijziging de volledige aanbeveling vervangt, is dit nu niet mogelijk.

Aanbeveling 8

De Senaat beveelt aan om bijzondere aandacht te besteden aan kansarme groepen en aan de genderdimensie in het beleid inzake luchtkwaliteit.

Bepaalde bevolkingscategorieën zijn statischer dan andere, wat een weerslag kan hebben op hun blootstelling. Daardoor bestaat er ongelijkheid in de blootstellingen, ook doordat kwetsbare personen vaak in zones wonen met een slechtere luchtkwaliteit.

Deze aanbeveling gaat terug op het advies betreffende de governance inzake luchtkwaliteit, uitgebracht door de FRDO, en meer bepaald de punten 25 en 26 van dat advies.

Aanbeveling 8 wordt verworpen met 6 tegen 5 stemmen, bij 2 onthoudingen.

du contexte socioéconomique des différents groupes cibles afin d'empêcher que les mesures incitatives, les mesures fiscales ou les interdictions proposées dans ces recommandations n'aient un impact négatif sur les ménages à bas revenus ou les personnes défavorisées. »

L'intervenant trouve que l'idée de tenir compte du contexte socioéconomique est plus forte que celle prévoyant de réaliser simplement un test d'impact sur la pauvreté.

Mme Zrihen demande si cette modification de texte implique la suppression de la phrase « Le Sénat recommande de prévoir des compensations sociales ».

M. Poschet le confirme.

La modification de texte visant à remplacer la recommandation 7 est adoptée par 6 voix contre 4 et 2 abstentions.

Mme Annemie Maes approuve la modification de l'alinéa 1^{er} de la recommandation 7, mais déplore la suppression de l'alinéa 2. Elle aurait préféré que l'on procède à deux votes distincts afin d'avoir l'occasion de faire connaître son point de vue, mais cela est impossible puisque la modification de texte remplace la recommandation dans son ensemble.

Recommandation 8

Le Sénat recommande qu'une attention particulière soit portée aux publics défavorisés et à la dimension de genre dans les politiques portant sur la qualité de l'air.

Certaines catégories de la population sont plus statiques que d'autres, ce qui est susceptible d'avoir une incidence sur leur exposition. Il y a de ce fait une inégalité dans les expositions, également du fait que les personnes précarisées habitent souvent dans des zones où la qualité de l'air est moindre.

Cette recommandation s'inspire de l'avis du CFDD relatif à la gouvernance en matière de qualité de l'air et, plus particulièrement, des points 25 et 26 de celui-ci.

La recommandation 8 est rejetée par 6 voix contre 5 et 2 abstentions.

Aanbeveling 9

De Senaat beveelt aan dat het opstellen van normen en beleidslijnen gericht op groepen die het meest blootgesteld worden en het meest gevoelig zijn voor een slechte luchtkwaliteit, zoals kinderen of personen die wonen in zones van slechtere lucht, gebeurt in de geest van « design for all ».

Deze aanbeveling is gebaseerd op het advies betreffende de *governance* inzake luchtkwaliteit, uitgebracht door de FRDO, en meer bepaald het punt 27 van dat advies.

De heer Poschet stelt een tekstwijziging voor op aanbeveling 9, die ertoe strekt de woorden « gericht op groepen » te vervangen door de woorden « gericht moet zijn op groepen » en die de woorden « , gebeurt in de geest van *design for all* » schrappt. Deze laatste zin is immers, volgens de indiener van de tekstwijziging, niet logisch.

De tekstwijziging van de heer Poschet wordt aangenomen met 9 stemmen bij 4 onthoudingen.

Aanbeveling 9, zoals gewijzigd, wordt aangenomen met 7 stemmen, bij 6 onthoudingen.

Aanbeveling 10

De Senaat beveelt aan de aanbevelingen opgesteld door de Dieselgate-commissie van de Kamer van volksvertegenwoordigers, aangenomen op 28 april 2016, versneld uit te voeren.

Aanbeveling 10 wordt zonder verdere bespreking aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

2. DE EUROPESE UNIE**Aanbeveling 11**

De Senaat beveelt aan om de grenswaarden van de Europese Unie voor fijnstof en stikstofdioxide, geleidelijk op te trekken naar het niveau van de WHO, en daarvoor een ambitieuze tijdslijn vast te leggen.

De heer Vanackere is van mening dat een bijstelling van de Europese grenswaarden tot de norm van de WHO een grote impact zou hebben.

Recommandation 9

Le Sénat recommande que l'établissement de normes et de politiques ciblées sur les groupes les plus exposés et les plus sensibles à une mauvaise qualité de l'air, comme les enfants ou les personnes habitant dans des zones où la qualité de l'air est moindre, soit faite dans l'esprit du « design for all ».

Cette recommandation se base sur l'avis relatif à la gouvernance en matière de qualité de l'air rendu par le CFDD, en particulier son point 27.

M. Poschet propose une modification du texte de la recommandation 9, tendant à remplacer les mots « que l'établissement de normes et de politiques ciblées sur les groupes » par les mots « d'établir des normes et des politiques ciblées sur les groupes » et à supprimer les mots « soit faite dans l'esprit du *design for all* ». En effet, selon l'auteur de la modification du texte, cette phrase n'est pas logique.

La proposition de modification de texte de M. Poschet est adoptée par 9 voix et 4 abstentions.

La recommandation 9 ainsi modifiée est adoptée par 7 voix et 6 abstentions.

Recommandation 10

Le Sénat recommande de procéder à la mise en œuvre accélérée des recommandations établies par la commission Dieselgate de la Chambre des représentants, adoptées le 28 avril 2016.

La recommandation 10 est adoptée sans autre discussion par 11 voix et 2 abstentions.

2. L'UNION EUROPÉENNE**Recommandation 11**

Le Sénat recommande de relever progressivement les valeurs limites de l'Union européenne pour les particules fines et le dioxyde d'azote au niveau de celles de l'OMS, ainsi que de se fixer un délai ambitieux pour y arriver.

M. Vanackere estime qu'un ajustement des valeurs limites européennes aux normes de l'OMS aurait un impact considérable.

De heer Vandaele pleit voor een realistische *timing* en duidelijk te vermelden over welke stoffen het gaat.

Mevrouw Annemie Maes vindt de term « geleidelijk » niet aangewezen en verkiest een strikte *timing* vast te leggen.

Mevrouw Barzin vindt ook dat men redelijk moet blijven en een realistische *timing* moet hanteren.

Volgens mevrouw Waroux moet er op alle vlakken een ambitieuze tijdslijn worden vastgesteld.

De heer Mouyard dient een voorstel van tekstwijziging in dat ertoe strekt de tekst van aanbeveling 11 te vervangen door volgende tekst : « De Senaat beveelt aan op Europees niveau een ambitieuze tijdslijn vast te leggen voor het eerbiedigen van de WHO-normen voor fijnstof en stikstofdioxide. »

Spreker geeft er immers de voorkeur aan de eerbiediging van de WHO-normen als doelstelling te hanteren eerder dan de vervanging van de Europese normen door de WHO-normen voor te stellen. Dat zou volgens senator Mouyard contraproductief zijn wat betreft de informatie van de burger tijdens pollutiepieken.

De tekstwijziging ter vervanging van aanbeveling 11 wordt aangenomen met 7 tegen 4 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 12

De Senaat beveelt een intense samenwerking aan tussen enerzijds de verschillende overheden in België en anderzijds met de Europese Unie om de problematiek van de luchtverontreiniging prioritair aan te pakken.

Aanbeveling 12 wordt zonder verdere bespreking aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 13

De Senaat beveelt aan dat in de programma's voor grensoverschrijdende samenwerking, gefinancierd door de Europese Unie, kadasters worden opgesteld van de belangrijkste bronnen van luchtverontreiniging die een rechtstreekse impact hebben op de buurlanden om de gegevens, noodzakelijk voor de modelvorming, maximaal te kunnen delen met die buurlanden.

M. Vandaele plaide pour un calendrier réaliste ; il faut indiquer clairement quelles particules sont en cause.

Mme Annemie Maes trouve que le terme « progressivement » n'est pas indiqué et préfère qu'un calendrier strict soit fixé.

Mme Barzin estime également qu'il faut raison garder et prévoir un *timing* réaliste.

Selon Mme Waroux, il faut un calendrier ambitieux sur toutes les zones.

M. Mouyard propose une modification de texte, visant à remplacer le texte de la recommandation 11 par ce qui suit : « Le Sénat recommande de fixer, au niveau européen, un délai ambitieux dans lequel les normes de l'OMS en matière de particules fines et de dioxyde d'azote devront être respectées. »

L'intervenant préfère en effet fixer l'objectif d'atteindre les normes de l'OMS plutôt que de voir celles-ci se substituer aux normes européennes. Selon le sénateur Mouyard, ce serait contreproductif en ce qui concerne l'information du public lors de pics de pollution.

La proposition de modification de la recommandation 11 est adoptée par 7 voix contre 4 et 2 abstentions.

Recommandation 12

Le Sénat recommande de mettre en place une intense collaboration entre les différentes autorités de Belgique, d'une part, et avec l'Union européenne, d'autre part, pour que la problématique de la pollution de l'air soit combattue en priorité.

La recommandation 12 est adoptée sans autre discussion par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 13

Le Sénat recommande que les programmes de coopération transfrontalière financés par l'Union européenne établissent des cadastres des principales sources de pollution atmosphérique qui impactent directement les pays voisins, afin de permettre un échange maximal des données nécessaires à la modélisation avec ces pays.

De heer Lacroix legt uit dat het idee van een kadaster kadert in het programma voor grensoverschrijdende samenwerking dat de Europese Unie financiert.

Volgens de heer Poschet is inderdaad slechts 30 % van het fijnstof in België uit eigen land afkomstig (cijfer geciteerd tijdens de hoorzittingen), wat het belang van maatregelen op Europees niveau onderstreept.

Mevrouw Annemie Maes antwoordt dat het cijfer van 30 % niet geldt voor het hele land. Omdat de bronnen van luchtverontreiniging ook buiten België te vinden zijn, is er wel nood aan grensoverschrijdende samenwerking.

De heer Vandaele merkt op dat ons land meer vervuiling exporteert dan importeert.

Mevrouw Waroux wijst op het belang van niet-openbare gegevens.

Aanbeveling 13 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 14

De Senaat beveelt aan een Europees solidariteitsmechanisme voor bosbrandbestrijding uit te bouwen met voldoende middelen, om beter rekening te kunnen houden met de internationale impact van bosbranden.

Aanbeveling 14 wordt zonder verdere besprekking aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 15

De Senaat beveelt aan om, binnen het bestaande Europees onderzoekskader, een onafhankelijke Europees onderzoeksgroep op te richten gespecialiseerd in luchtkwaliteit.

De heer Vandaele ziet de noodzaak van een nieuwe structuur niet in.

Mevrouw Annemie Maes vindt echter dat er wel behoeft is aan een nieuwe structuur, wat trouwens tot uiting kwam tijdens de hoorzittingen. Zij is voorstander van een onafhankelijke Europees onderzoeksgroep voor luchtkwaliteit.

De heer Poschet stipt aan dat er in feite geen nieuwe structuren worden opgericht, maar dat er binnen het bestaande onderzoekskader wordt gewerkt.

M. Lacroix explique que l'idée du cadastre s'inscrit dans le programme de coopération transfrontalier financé par l'Union européenne.

Selon M. Poschet, il est un fait qu'en Belgique, à peine 30 % des particules fines proviennent de notre pays (ce pourcentage a été cité lors des auditions), ce qui souligne l'importance de mesures au niveau européen.

Mme Annemie Maes répond que le taux de 30 % ne vaut pas pour l'ensemble du pays. Cependant, les sources de pollution atmosphérique se situant aussi à l'étranger, une coopération transfrontalière est effectivement de mise.

M. Vandaele observe que notre pays exporte davantage de pollution qu'il n'en reçoit.

Mme Waroux souligne l'importance des données non publiques.

La recommandation 13 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 14

Le Sénat recommande d'instaurer un mécanisme de solidarité européen qui prévoit suffisamment de moyens pour lutter contre les feux de forêts, afin de tenir compte davantage de l'impact international des feux de forêts.

La recommandation 14 est adoptée sans autre discussion par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 15

Le Sénat recommande de créer un groupe de recherche européen indépendant et spécialisé en matière de qualité de l'air et ce, à l'intérieur du cadre de recherche européen existant.

M. Vandaele n'aperçoit pas la nécessité d'une nouvelle structure.

Toutefois, aux yeux de Mme Annemie Maes, il faut bel et bien une nouvelle structure, comme il est d'ailleurs apparu durant les auditions. Elle est partisane d'un groupe de recherche européen indépendant pour la qualité de l'air.

M. Poschet signale qu'en réalité, on fonctionne dans le cadre de recherche existant, sans créer de nouvelles structures.

Aanbeveling 15 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 16

De Senaat beveelt aan dat de Belgische regering bij de Europese Unie een ambitieuze houding aanneemt bij het overleg over hervormingen die de luchtkwaliteit ten goede komen, door onder meer volgende maatregelen te bepleiten :

– *de hervorming van het homologatiesysteem van privévoertuigen (Type Approval) ;*

– *het toezicht op de markt van gemotoriseerde voertuigen ;*

– *het opstellen van nieuwe doelstellingen voor de reductie van de uitstoot van voertuigen, waarbij wordt ingezet op de technologische vooruitgang die de uitstoot van vervuilende stoffen en fijnstof kan doen dalen en op lichtere voertuigen en minder krachtige motoren ;*

– *de vestiging van een Europese EURO7-emissienorm in 2020, zonder verlenging van de EURO6-norm, om de autofiscaliteit een betrouwbare grondslag te geven ;*

– *het blijven inzetten op alternatieven voor de klassieke motoren op fossiele brandstoffen via onderzoek naar alle andere verplaatsingsvormen ;*

– *het opleggen van strengere normen voor de zuivering van de binnenlucht in voertuigen.*

De heer De Gucht stelt voor het vierde gedachte-streepje te vervangen als volgt : « de vestiging van een Europese EURO7-emissienorm in 2022, om de autofiscaliteit een betrouwbare grondslag te geven ».

Volgens de heer Mouyard is deze tekstwijziging een verduidelijking die ervoor zorgt dat de verschillende normen niet zouden overlappen.

Mevrouw Annemie Maes stelt vast dat de datum voor de Europese EURO7-emissienorm verlaat wordt van 2020 tot 2022. Waarom wordt deze nieuwe datum voorgesteld ?

La recommandation 15 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 16

Le Sénat recommande que le gouvernement belge fasse preuve d'ambition auprès de l'Union européenne lors de la concertation sur les réformes en faveur de la qualité de l'air, en plaident entre autres pour les mesures suivantes :

– *la réforme du système d'homologation des véhicules privés (Type Approval) ;*

– *la surveillance du marché des véhicules à moteur ;*

– *la définition de nouveaux objectifs de réduction des émissions pour les véhicules, en misant sur les avancées technologiques permettant de diminuer les émissions de polluants et de particules fines ainsi que sur la réduction du poids des véhicules et de la puissance moteur des véhicules ;*

– *l'établissement d'une norme européenne d'émission EURO7 dès 2020 sans prolongation de la norme EURO6, afin d'asseoir la fiscalité automobile sur une base fiable ;*

– *la poursuite des efforts en vue de développer des alternatives aux moteurs classiques fonctionnant aux carburants fossiles, et ce par la recherche d'autres modes de déplacement ;*

– *la fixation de normes plus strictes en ce qui concerne la purification de l'air à l'intérieur des véhicules.*

M. De Gucht propose de remplacer le quatrième tiret par ce qui suit : « l'établissement d'une norme européenne d'émission EURO7 dès 2022, afin d'asseoir la fiscalité automobile sur une base fiable ».

Selon M. Mouyard, cette modification clarifie le texte en évitant une superposition des différentes normes.

Mme Annemie Maes constate que l'horizon pour la norme européenne d'émission EURO7 est postposée de 2020 à 2022. Pourquoi propose-t-on cette nouvelle date ?

Voor de heer Vanackere lijkt het er op dat de indier van de tekstwijziging de nieuwe datum realistischer vindt.

De tekstwijziging ter vervanging van aanbeveling 16, vierde gedachtestreepje wordt aangenomen met 6 tegen 5 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 16, zoals gewijzigd, wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

3. DE INTERGEWESTELIJKE SAMENWERKING

Aanbeveling 17

De Senaat beveelt aan dat België een duidelijke en gezamenlijke visie uitdraagt betreffende de strijd tegen luchtverontreiniging zodat zij, rekening houdend met haar institutionele complexiteit, al haar invloed kan uitoefenen in de Europese en internationale kringen.

Bij deze coördinatie zouden de stakeholders vooraf moeten betrokken worden, zoals dat het geval is voor de klimaatonderhandelingen.

Deze aanbeveling gaat terug op het advies betreffende de governance inzake luchtkwaliteit, uitgebracht door de FRDO, en meer bepaald de punten 13 en 14 van dat advies.

De heer Henry is het ermee eens dat er verbanden zijn met de Nationale Klimaatcommissie (NKC), die is ontstaan op grond van een samenwerkingsakkoord van 14 november 2002 tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het opstellen, het uitvoeren en het opvolgen van een Nationaal Klimaatplan, alsook het rapporteren, in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake Klimaatverandering en het Protocol van Kyoto. Er kan immers een verband worden gelegd met een aantal opdrachten van de NKC betreffende de luchtkwaliteit.

Aanbeveling 17 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 18

De Senaat beveelt aan om op elk beleidsniveau strikt toe te zien op de (correcte) omzetting (en toepassing) van de Europese richtlijnen inzake luchtkwaliteit.

Selon M. Vanackere, l'auteur de la modification proposée estime la nouvelle date plus réaliste.

La proposition de modification de la recommandation 16, quatrième tiret, est adoptée par 6 voix contre 5 et 2 abstentions.

La recommandation 16 ainsi modifiée est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

3. LA COOPÉRATION INTERRÉGIONALE

Recommandation 17

Le Sénat recommande que la Belgique porte une vision claire et concertée en matière de la lutte contre la pollution atmosphérique, pour qu'elle puisse, vu sa complexité institutionnelle, exercer toute son influence dans les cénacles européens et internationaux.

Cette coordination devrait être précédée d'un processus impliquant les parties prenantes, comme c'est le cas dans les négociations climatiques.

Cette recommandation s'inspire de l'avis du CFDD relatif à la gouvernance en matière de qualité de l'air et, plus particulièrement, des points 13 et 14 de celui-ci.

M. Henry est d'accord de faire le parallèle avec la Commission nationale Climat (CNC) créée sur la base d'un accord de coopération du 14 novembre 2002 entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région bruxelloise concernant la rédaction, l'exécution et le suivi d'un Plan national Climat, également concernant le rapportage prévu par la Convention-cadre des Nations unies en matière de changement climatique et le Protocole de Kyoto. En effet, on pourrait faire le lien avec quelques missions de la CNC qui ont trait à la qualité de l'air.

La recommandation 17 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 18

Le Sénat recommande de veiller strictement, à chaque niveau de pouvoir, à ce que les directives européennes relatives à la qualité de l'air soient (correctement) transposées (et appliquées).

Volgens de heer Vandaele is dit een open deur intrappen. Uiteraard moeten de richtlijnen worden omgezet en moeten alle burgers de wetten naleven.

Mevrouw Barzin vindt dat men zou moeten aangeven welke richtlijnen in ons land nog niet zijn omgezet.

Een lijst met nog om te zetten richtlijnen inzake milieu en luchtkwaliteit is bijgevoegd als bijlage bij dit verslag (bijlage 2).

Mevrouw Morreale stelt een tekstwijziging voor om aan aanbeveling 18 een tweede lid toe te voegen, luidend als volgt : « Uit een tussentijds verslag van de Europese Commissie blijkt dat België de slechtste leerling van de klas is wat wetgeving tegen fijnstof betreft. België moet een doorslaggevende daad stellen om tegen 2030 de uitstoot van fijnstof te doen dalen met 39 %. Er moet dringend doeltreffend worden samengewerkt om het nationaal programma ter bestrijding van de luchtverontreiniging op te stellen. »

Mevrouw Zrihen wijst erop dat het tussentijds verslag van de Europese Commissie zeer recent is. Het zou jammer zijn indien er in de aanbevelingen geen spoor van terug te vinden is.

De heer Henry merkt op dat er in de voorgestelde tekst van aanbeveling 18 nog woorden tussen haakjes staan. Hij stelt voor de woorden tussen haakjes te behouden.

De voorgestelde tekstwijziging van mevrouw Morreale wordt verworpen met 8 tegen 5 stemmen.

Het voorstel van de heer Henry om de woorden tussen haakjes te behouden wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 18, zoals gewijzigd, wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 19

De Senaat beveelt een betere dialoog aan tussen de betrokken entiteiten over de controle op de naleving van de productnormen en de technische voorschriften met betrekking tot emissiebronnen die schadelijk kunnen zijn voor de luchtkwaliteit.

Selon M. Vandaele, cette recommandation enfonce une porte ouverte. Il est évident que les directives doivent être transposées et que tous les citoyens doivent respecter les lois.

Mme Barzin estime qu'il conviendrait de préciser pour quelles directives notre pays a encouru un déficit de transposition.

Une liste des directives relatives à l'environnement et à la qualité de l'air qui attendent encore une transposition sera publiée en annexe du présent rapport (annexe 2).

Mme Morreale propose de modifier le texte afin d'ajouter à la recommandation 18 un second alinéa libellé comme suit : « Il ressort d'un rapport intermédiaire de la Commission européenne que la Belgique est le plus mauvais élève de l'UE pour légiférer contre les particules fines. La Belgique doit mettre en place une action déterminante pour faire baisser ses émissions de particules fines de 39 % en 2030. Une coopération efficace doit être mise en oeuvre de manière urgente pour établir le programme national de lutte contre la pollution atmosphérique. »

Mme Zrihen souligne que le rapport intermédiaire de la Commission européenne est très récent. Il serait dommage de ne pas du tout l'intégrer dans les recommandations.

M. Henry signale que certains mots sont toujours indiqués entre crochets dans le texte proposé de la recommandation 18. Il propose de conserver les mots qui ont été placés entre crochets.

La modification de texte proposée par Mme Morreale est rejetée par 8 voix contre 5.

La proposition de M. Henry visant à conserver les mots entre crochets est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

La recommandation 18 ainsi modifiée est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 19

Le Sénat recommande un meilleur dialogue entre les entités concernées sur le contrôle du respect des normes de produits et des prescriptions techniques par les sources d'émissions susceptibles de détériorer la qualité de l'air.

Aanbeveling 19 wordt zonder verdere bespreking aangenomen met 11 stemmen bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 20

De Senaat beveelt aan erop toe te zien dat het IRCEL-netwerk en -expertisecentrum de middelen krijgt die beantwoorden aan zijn opdracht, voor een optimaal overleg tussen de Gewesten.

Mevrouw Waroux legt uit dat deze aanbeveling afkomstig is van het maatschappelijk middenveld, met name BRAL, die uitgenodigd was op de hoorzitting van 23 februari 2018.

Mevrouw Brouwers vindt dat de Senaat zich best niet uitspreekt over de financiële en materiële middelen en het personeel van IRCEL, en dit beter overlaat aan de overheid die hierover beslist. Dit punt moet dus geschrapt worden.

De heren Mouyard en Vandaele kunnen instemmen met het standpunt van mevrouw Brouwers.

Aanbeveling 20 wordt verworpen met 6 tegen 5 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 21

De Senaat beveelt meer samenwerking aan tussen de Gewesten en het federale niveau voor studies over gezondheid en milieu (de tussenschotten in de werkzaamheden van de regionale onderzoeksinstellingen wegnemen) en manieren te vinden om de gegevens intensiever te kruisen.

Aanbeveling 21 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 22

De Senaat beveelt aan dat de Gewesten een akkoord sluiten over de vereisten en verplichtingen voor ondernemingen inzake uitstoot, om te voorkomen dat er in ons land territoriale concurrentie ontstaat en om alle Belgische burgers dezelfde beschermingsgraad te bieden, meer bepaald door een harmonisering te bereiken op het strengste niveau.

De heer Vanackere wijst erop dat « harmonisering » en « akkoorden » tussen de Gewesten te sterke woorden zijn om op de goedkeuring te kunnen rekenen van alle commissieleden. Overleg tussen de Gewesten lijkt al meer aanvaardbaar.

La recommandation 19 est adoptée sans autre discussion par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 20

Le Sénat recommande d'accorder au réseau et centre d'expertise CELINE des moyens à la hauteur de sa mission, pour une concertation interrégionale optimale.

Mme Waroux explique que cette recommandation provient de la société civile, notamment BRAL qui a été auditionné le 23 février 2018.

Mme Brouwers pense que le Sénat ne devrait pas se prononcer sur les moyens financiers, matériels et humains de CELINE et devrait laisser la décision à l'autorité qui en a le pouvoir. Ce point devrait donc être supprimé.

MM. Moyard et Vandaele partagent le point de vue de Mme Brouwers.

La recommandation 20 est rejetée par 6 voix contre 5 et 2 abstentions.

Recommandation 21

Le Sénat recommande que les Régions et le niveau fédéral collaborent davantage pour faire réaliser des études sur la santé et l'environnement (décloisonner le travail des instituts régionaux de recherche) et que des mécanismes permettant de croiser les données de manière plus intensive soient développés.

La recommandation 21 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 22

Le Sénat recommande que les Régions adoptent un accord sur les exigences et les contraintes d'émissions des entreprises, afin d'éviter la concurrence territoriale à l'intérieur de notre pays, et en vue d'offrir le même niveau de protection à l'ensemble des citoyens belges, notamment en s'harmonisant sur le niveau le plus sévère.

M. Vanackere indique que les mots « harmoniser » et « accord » entre les Régions sont trop forts pour être approuvés par l'ensemble des commissaires. Le mot « concertation » entre les Régions paraît déjà plus acceptable.

De heer Vandaele is het hier mee eens. Het is verder ook niet aangewezen allerlei nieuwe overlegstructuren in het leven te roepen zoals in de aanbevelingen dikwijls wordt voorgesteld.

Aanbeveling 22 wordt verworpen met 8 tegen 5 stemmen.

Aanbevelingen 23 en 24

23. De Senaat beveelt aan een Interministerieel Comité voor de Luchtkwaliteit op te richten om bruggen te bouwen tussen de verschillende beleidsniveaus.

24. De Senaat beveelt een systematische screening aan van de maatregelen die elke entiteit op het vlak van luchtkwaliteit neemt, zodat het Interministerieel Comité bijsturingen van sommige maatregelen kan voorstellen.

De heer Henry pleit voor het behoud van deze aanbevelingen.

Gelet op de ernst van het probleem op het vlak van luchtkwaliteit, is het allicht aangewezen om een bijzonder Interministerieel Comité inzake luchtkwaliteit op te richten.

De heer Vanackere vraagt zich af wie deel moet uitmaken van een dergelijke Interministerieel Comité. Zijn het de ministers bevoegd voor Volksgezondheid en Leefmilieu?

De heer Henry antwoordt dat de ministers bevoegd voor Mobiliteit en Fiscaliteit er ook bij betrokken kunnen worden. Over de precieze samenstelling van dit Comité kan hij zich echter niet uitspreken.

Mevrouw Annemie Maes verwijst naar het advies van de FRDO waarin gesteld wordt dat ons land al een zeer complexe institutionele structuur heeft met zeer versnipperde bevoegdheden, ook op het vlak van de luchtkwaliteit. Het is wellicht niet aangewezen de samenstelling van dit Interministerieel Comité nu reeds vast te leggen.

De heer Vanackere verkiest een interministeriële vergadering van een bestaande interministeriële structuur, gewijd aan de luchtkwaliteit. Een nieuw overlegorganaan zou immers veel tijd in beslag nemen en misschien zeer weinig onmiddellijk resultaat hebben. Dergelijke interministeriële vergadering zou kunnen gehouden worden naar aanleiding van het informatieverslag van de Senaat.

M. Vandaele est aussi de cet avis. Il n'est en outre pas indiqué de créer toutes sortes de nouvelles structures de concertation, comme le proposent souvent les recommandations.

La recommandation 22 est rejetée par 8 voix contre 5.

Recommandations 23 et 24

23. Le Sénat recommande la création d'un Comité interministériel pour la qualité de l'air, chargé d'établir des ponts entre les différents niveaux de pouvoir.

24. Le Sénat recommande un suivi systématique des politiques mises en place en matière de qualité de l'air prises par chaque entité, permettant au Comité interministériel de proposer des réorientations de certaines politiques.

M. Henry plaide pour le maintien de ces recommandations.

Vu la gravité des problèmes de la qualité de l'air, il pourrait être indiqué de créer un Comité interministériel particulier en matière de la qualité de l'air.

M. Vanackere se demande qui devra faire partie de ce Comité interministériel. S'agira-t-il des ministres compétents en matière de Santé publique et d'Environnement?

M. Henry répond que les ministres de la Mobilité et de la Fiscalité peuvent aussi être concernés sans pour autant préciser la composition exacte de ce Comité.

Mme Annemie Maes fait référence à l'avis du CFDD qui indique que la structure institutionnelle de notre pays est très complexe et que les compétences sont très morcelées, y compris en ce qui concerne la qualité de l'air. Il n'est peut-être pas indiqué de fixer à ce stade la composition de ce comité interministériel.

M. Vanackere préfère qu'une structure interministérielle existante consacre une réunion interministérielle à la qualité de l'air. La création d'un nouvel organe de concertation prendrait en effet beaucoup de temps et n'aurait peut-être que très peu de résultats immédiats. Une telle réunion interministérielle pourrait être organisée après la publication du rapport d'information du Sénat.

Mevrouw Morreale stelt voor om een pact inzake luchtkwaliteit te sluiten, naar het voorbeeld van het energiepact. Gelet op de versnippering van de bevoegdheden is een gecoördineerd en geïntegreerd beleid inzake luchtkwaliteit aangewezen, niet alleen met de ministers van Volksgezondheid, maar ook met andere instanties die hiermee te maken hebben.

De heer Mouyard stelt een tekstwijziging voor die ertoe strekt de aanbevelingen 23 en 24 te vervangen door één enkele aanbeveling, luidend als volgt : « De Senaat beveelt aan dat alle beleidsniveaus samenwerken en elkaar informeren over de maatregelen die ze nemen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Er moet tevens een systematische screening plaatsvinden van het gevoerde beleid. »

Spreker licht toe dat deze tekstwijziging beide aanbevelingen integreert. Hij vindt het ook overbodig een bijkomend Interministerieel Comité op te richten. Dit overleg moet gebeuren op het niveau van het Overlegcomité.

De door de heer Mouyard voorgestelde tekstwijziging ter vervanging van de aanbevelingen 23 en 24 wordt aangenomen met 8 tegen 5 stemmen.

Aanbeveling 25

De Senaat beveelt meer samenwerking aan tussen de referentielaboratoria die door elk Gewest belast zijn met milieumetrologie, risicoanalyse en -evaluatie. Dit houdt in :

– dat (gespecialiseerd) werk, ervaringen, steeds verfijndere meet- en analysemethodes en goede praktijken beter worden gedeeld ;

– dat het referentielaboratorium dat België vertegenwoordigt bij de Europese Unie voor debatten over accreditatie, normalisatie en onderlinge ijking, representatief is voor het standpunt van de referentielaboratoria van al onze Gewesten.

Het eerste streepje van deze aanbeveling wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Het tweede streepje wordt verworpen met 8 tegen 5 stemmen.

De aldus gewijzigde aanbeveling 25 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Mme Morreale suggère de créer un pacte en matière de qualité de l'air à l'instar du dispositif en matière énergétique. Vu la fragmentation des compétences, on peut mettre en place une politique coordonnée et intégrée de l'air ne pas uniquement en lien avec les ministres de la Santé mais aussi avec d'autres compétences concernées par cette matière.

M. Mouyard propose une modification de texte visant à remplacer les recommandations 23 et 24 par une recommandation unique libellée comme suit : « Le Sénat recommande que les différents niveaux de pouvoir collaborent et s'informent mutuellement des mesures qu'ils prennent pour améliorer la qualité de l'air. Un suivi systématique des politiques mises en place doit également être opéré. »

Il précise que cette modification intègre les deux recommandations. Il juge également inutile de créer un comité interministériel supplémentaire. Cette concertation doit avoir lieu au sein du Comité de concertation.

La modification de texte proposée par M. Mouyard en remplacement des recommandations 23 et 24 est adoptée par 8 voix contre 5.

Recommandation 25

Le Sénat recommande de renforcer la collaboration entre les laboratoires de référence chargés par chaque Région de la métrologie environnementale, de l'analyse et de l'évaluation des risques. Cela implique :

– un meilleur partage des travaux (spécialisés), des expériences, des méthodes de mesure et d'analyse toujours plus affinées, et des bonnes pratiques ;

– que le laboratoire de référence chargé de représenter la Belgique auprès de l'Union européenne, pour les discussions d'accréditation, de normalisation et d'intercalibration, soit représentatif de la position des laboratoires de référence de chacune de nos Régions.

Le texte de la recommandation présenté après le premier tiret est adopté par 11 voix et 2 abstentions.

Le texte présenté après le second tiret est rejeté par 8 voix contre 5.

La recommandation 25 ainsi modifiée est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

4. DE WETENSCHAPPELIJKE BENADERING

Aanbeveling 26

De Senaat beveelt aan dat de overheden meer investeren in wetenschappelijk onderzoek op het gebied van luchtkwaliteit. Daartoe moeten de financiële en menselijke middelen van de bevoegde overheidsdiensten versterkt worden.

De heer Vandaele is van oordeel dat het niet aan de Senaat toekomt om te vragen dat de financiële middelen van overheidsdiensten worden versterkt.

De heer Poschét stelt voor om de tweede zin van deze aanbeveling te schrappen.

Dit voorstel wordt aangenomen met 8 tegen 5 stemmen.

Aanbeveling 26, aldus gewijzigd, wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 27

De Senaat beveelt aan dat het onderzoek zich ook richt op :

- de impact van voertuigen op de fijnstofproductie die niet-uitlaat gerelateerd is (zoals remgebruik, bandenslijtage, enz.) ;*

- de kwaliteit van de binnenlucht ;*

- de nieuwe vervuilers ;*

- de ultrafijne deeltjes.*

Mevrouw Annemie Maes stelt dat tijdens de hoorzittingen is gebleken dat fijnstof niet alleen door de uitlaat van voertuigen wordt geproduceerd, maar ook op andere manieren, zoals bijvoorbeeld door bandenslijtage. Daar is nu nog veel te weinig over geweten en het moet dus zeker onderzocht worden. Het is belangrijk dat het onderzoek zo breed mogelijk wordt gevoerd.

Mevrouw Waroux merkt op dat de binnenlucht in gebouwen meer bevat dan alleen het fijnstof dat door de verwarming wordt uitgestoten. De kwaliteit ervan wordt ook door andere stoffen beïnvloed. Het onderzoek moet zich daarom op verschillende aspecten richten en er moet in het bijzonder onderzoek gevoerd worden naar de nieuwe vervuilers.

4. L'APPROCHE SCIENTIFIQUE

Recommandation 26

Le Sénat recommande que les pouvoirs publics investissent davantage dans la recherche scientifique en ce qui concerne la qualité de l'air. À cette fin, il convient de renforcer les moyens financiers et humains des administrations en charge de la qualité de l'air.

Selon M. Vandaele, il n'incombe pas au Sénat de demander un renforcement des moyens financiers des administrations.

M. Poschét propose de supprimer la deuxième phrase de la recommandation.

Cette proposition est adoptée par 8 voix contre 5.

La recommandation 26 ainsi modifiée est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 27

Le Sénat recommande que la recherche porte également sur :

- l'impact des véhicules sur la production de particules fines non liée aux gaz d'échappement (due, par exemple, à l'utilisation des freins, à l'usure des pneus, etc.) ;*

- la qualité de l'air intérieur ;*

- les nouveaux polluants ;*

- les particules ultrafines.*

Selon Mme Annemie Maes, les auditions ont montré que les particules fines sont dues non seulement aux gaz d'échappement des véhicules, mais aussi à d'autres causes, comme par exemple l'usure des pneus. On en sait encore trop peu à ce sujet, qui mérite certainement d'être approfondi. Il est important que l'étude soit la plus large possible.

Mme Waroux indique que dans les bâtiments, l'air intérieur contient d'autres substances que les seules particules fines émises par le chauffage. Sa qualité est également influencée par d'autres substances. L'étude doit par conséquent se pencher sur différents aspects, en particulier les nouveaux polluants.

Aanbeveling 27 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 28

De Senaat beveelt aan om ondersteuning te bieden aan multidisciplinair onderzoek naar de impact van de luchtkwaliteit op de volksgezondheid, het milieu, en onze economie, met een kosten-batenanalyse van mogelijke oplossingen voor deze gezondheidsproblematiek en met bijzondere aandacht voor de nieuwe verontreinigende stoffen, de ultrafijne deeltjes en het sociaaleconomisch profiel van de populaties.

De heer Vandaele vraagt zich af of een dergelijk onderzoek wel iets oplevert.

Volgens mevrouw Annemie Maes is het verband met het socio-economisch profiel in de hoorzittingen aan bod gekomen.

De heer Poschet geeft het voorbeeld van mensen die aan een ringweg wonen en minder lang leven. Dat kan verklaard worden door een grotere fijnstofconcentratie maar misschien ook wel door het feit dat het om personen gaat die in een socio-economische zwakkere positie zitten, wat ook hun levensverwachting beïnvloedt.

Als er multifactoriële bronnen zijn, moet men statistisch de juiste oorzaken definiëren.

Aanbeveling 28 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 29

De Senaat beveelt aan om de luchtverontreinigingsvoorspellingen en de resultaten van alle studies over luchtkwaliteit beter bekend te maken en te delen met openbare en parastatale of met een opdracht van openbaar belang belaste instanties, via een performante en snelle onlinepublicatie van zowel tussentijdse als definitieve vaststellingen.

De resultaten van de studies moeten online ter beschikking zijn en de modellen die met overheidsmiddelen worden ontwikkeld, moeten open-source zijn.

Deze publicaties omvatten ook de sociaaleconomische en de demografische gegevens die noodzakelijk zijn voor de modelvorming.

La recommandation 27 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 28

Le Sénat recommande de soutenir des recherches multidisciplinaires analysant l'impact de la qualité de l'air sur la santé publique, sur l'environnement, sur notre économie, avec une analyse coûts-bénéfices des solutions éventuelles à ce défi sanitaire, et avec une attention particulière pour les nouveaux polluants, les particules ultrafines et le profil socioéconomique des populations.

M. Vandaele se demande si de telles recherches sont vraiment utiles.

Selon Mme Annemie Maes, les auditions ont fait apparaître le lien avec le profil socioéconomique.

M. Poschet cite l'exemple des riverains d'une rocade, qui vivent moins vieux, ce qui peut s'expliquer par une concentration plus élevée en particules fines, mais peut-être aussi par leur statut socioéconomique plus modeste, lequel a aussi une incidence sur leur espérance de vie.

S'il y a des causes multifactorielles, il faut les déterminer de façon statistique.

La recommandation 28 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 29

Le Sénat recommande de mieux faire connaître les prévisions en matière de pollution atmosphérique et les résultats de toutes les études relatives à la qualité de l'air et de partager ceux-ci avec des instances publiques et parastatales ou des instances chargées d'une mission d'intérêt public, par le biais d'une publication en ligne performante et rapide des constatations tant intermédiaires que définitives.

Les résultats des études doivent être disponibles en ligne, et les modèles développés avec des moyens publics doivent être open-source.

Ces publications englobent aussi les données socio-économiques et démographiques nécessaires pour la modélisation.

Mevrouw Morreale merkt op dat uit de hoorzittingen is gebleken dat er onderzoek is gevoerd, dat resultaten opleverde, dat een openbare status had maar waarvan de bevindingen uiteindelijk niet bekendgemaakt zijn. Een publicatie betekent een meerwaarde voor onze onderzoekscentra omdat zij informatie-uitwisseling met overheden uit andere landen en met de Europese overheden mogelijk maakt. Als men de verplichte publicatie wil beperken, zou men eventueel moeten aangeven in welke gevallen de resultaten niet moeten worden bekendgemaakt.

Volgens de heer Vandaele is het niet zo vanzelfsprekend om te kunnen beschikken over tussentijdse vaststellingen. Men zal altijd inroepen dat de resultaten nog niet gevalideerd zijn en dus niet volledig betrouwbaar.

Mevrouw Annemie Maes verwijst naar de discussie tijdens de hoorzitting van 19 februari 2018 tussen VITO en de instellingen van de andere Gewesten over de resultaten die niet zo gemakkelijk beschikbaar waren, noch voor de andere overheden, noch voor de burger.

De heer Vandaele stipt aan dat het dikwijls gebeurt dat men slechts twee jaar na datum over de definitieve resultaten van een studie over de luchtkwaliteit kan beschikken.

Mevrouw Waroux meent dat de formulering van aanbeveling 29 laat uitschijnen dat de voor de modelvorming noodzakelijke sociaaleconomische en demografische gegevens, die meestal bijgehouden worden door besturen die ze omwille van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer niet zomaar vrijgeven aan onderzoekers, online moeten verschijnen als onderzoeksresultaten. Zoals verschillende gehoorde personen wil spreekster echter deze administratieve gegevens, die ganonimiseerd worden omwille van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, toegankelijker maken voor onderzoekers.

Mevrouw Waroux stelt dan ook voor om het derde lid van deze aanbeveling te schrappen, en om een nieuwe aanbeveling 29bis toe te voegen, luidende :

« De Senaat beveelt aan om ganonimiseerde administratieve gegevens die noodzakelijk zijn voor modelvorming, inzonderheid sociaaleconomische en demografische gegevens, zoveel mogelijk te delen met onderzoekers. »

Het voorstel van mevrouw Waroux wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Mme Morreale fait observer que lors des auditions, il a été signalé qu'il y avait des recherches, ayant mené à des résultats, qui avaient un statut public mais dont la publicité n'était pas assurée par un acte final de publication. L'acte de publication constitue une plus-value pour nos centres de recherche qui permet de contribuer à des échanges d'information et de partage avec les autorités d'autres pays et avec les autorités européennes. Si on veut mettre un bémol à la publication obligatoire, il faudrait éventuellement préciser les cas où il ne faut pas publier les résultats.

Selon M. Vandaele, il n'est pas évident de pouvoir disposer de constatations intermédiaires. On prétendra toujours que les résultats n'ont pas encore été validés et ne sont donc pas tout à fait fiables.

Mme Annemie Maes se réfère à la discussion, lors des auditions du 19 février 2018, entre le VITO et les institutions des autres Régions, sur les résultats qui n'étaient pas si facilement accessibles, ni pour les autres administrations ni pour les citoyens.

M. Vandaele souligne que, souvent, les résultats définitifs d'une étude sur la qualité de l'air ne sont disponibles qu'au bout de deux ans.

Mme Waroux estime que la formulation de la recommandation 29 laisse entendre que les données socioéconomiques et démographiques nécessaires pour la modélisation, données qui sont en général détenues par les administrations qui actuellement acceptent difficilement de les ouvrir aux chercheurs pour des motifs de protection de la vie privée, doivent être publiées en ligne comme les résultats des études. Or, l'intervenant souhaite, conformément à des demandes de plusieurs personnes auditionnées, de rendre ces données administratives, anonymisées pour des raisons de protection de la vie privée, plus facilement accessibles aux chercheurs.

Dès lors, Mme Waroux propose de supprimer le troisième alinéa de cette recommandation et d'ajouter une nouvelle recommandation 29bis, libellé comme suit :

« Le Sénat recommande de veiller à un partage maximal avec les chercheurs des données administratives anonymisées, notamment socioéconomiques et démographiques, nécessaires aux modélisations. »

La proposition de Mme Waroux est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Aanbeveling 29, aldus gewijzigd, wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen. De nieuwe aanbeveling 29bis wordt met dezelfde stemmenverhouding aangenomen.

Aanbeveling 30

De Senaat beveelt aan de toestellen geschikt voor het meten van de luchtkwaliteit te harmoniseren, evenals de modellen en de monitoring- en rapportagesystemen die gebruikt worden door de regionale overheden voor luchtkwaliteitsmeting.

De heer Vandaele vindt deze aanbeveling vaag. Wat wordt er precies bedoeld met « harmoniseren » ?

Volgens de heer Vanackere gaat het om de minimale voorwaarden waaraan een meettoestel moet voldoen om erkend te worden in een uitvoeringsbesluit.

Mevrouw Brouwers stipt aan dat metingen niet alleen door overheden worden gedaan maar ook door gewone burgers, zoals bijvoorbeeld de actie « Curieuze Neuzen ».

Mevrouw Annemie Maes vindt dat er ook aandacht zou moeten zijn voor de uniformering van de rapportering aan de Europese Unie. Alle institutionele niveaus moeten één monitoring- en rapportagesysteem gebruiken conform de Europese mechanismen.

Aanbeveling 30 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 31

De Senaat beveelt aan de metingen van de luchtkwaliteit uit te breiden naar ultrafijne deeltjes van het type PM0.1.

Om ze doeltreffender te maken stelt de heer Mouyard voor om deze aanbeveling aan te vullen met een verzoek om gezamenlijk op Europees niveau te werken zodat de WHO een drempelwaarde kan vaststellen voor deze ultrafijne deeltjes.

De aanbeveling zou dan als volgt luiden : « De Senaat beveelt aan de metingen van de luchtkwaliteit uit te breiden naar ultrafijne deeltjes van het type PM0.1 en samen te werken met de lidstaten van de Europese Unie zodat de WHO een drempelwaarde voor deze ultrafijne deeltjes kan vaststellen. »

La recommandation 29 ainsi modifiée est adoptée par 11 voix et 2 abstentions. La nouvelle recommandation 29bis est adoptée par un vote identique.

Recommandation 30

Le Sénat recommande d'harmoniser les appareils de mesure de la qualité de l'air, ainsi que les modèles et les systèmes de monitoring et de rapportage utilisés par les autorités régionales pour mesurer la qualité de l'air.

M. Vandaele trouve cette recommandation vague. Qu'entend-on au juste par « harmoniser » ?

Selon M. Vanackere, il s'agit des conditions minimales auxquelles un appareil de mesure doit répondre pour être reconnu dans un arrêté d'exécution.

Mme Brouwers rappelle que des mesures sont effectuées non seulement par les organismes publics, mais aussi par de simples citoyens, comme en témoigne l'action « Curieuze Neuzen ».

Mme Annemie Maes considère qu'il faudrait aussi se soucier d'uniformiser le rapportage à l'Union européenne. Tous les niveaux institutionnels devraient employer un système unique de monitoring et de rapportage, conforme aux mécanismes européens.

La recommandation 30 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 31

Le Sénat recommande d'étendre les mesures de la qualité de l'air aux particules ultrafines de type PM0.1.

M. Mouyard propose de compléter cette recommandation, dans le but d'être plus efficace, en demandant de travailler ensemble au niveau européen pour que l'OMS puisse établir une valeur seuil concernant ces particules ultrafines.

Le texte de la recommandation serait dès lors « Le Sénat recommande d'étendre les mesures de la qualité de l'air aux particules ultrafines de type PM0.1 et de travailler avec les autres États membres de l'Union européenne pour que l'OMS puisse établir une valeur seuil concernant ces particules ultrafines ».

Het voorstel van de heer Mouyard om de tekst van aanbeveling 31 aldus te vervangen wordt aangenomen met 9 tegen 2 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 32

De Senaat beveelt aan het effect van de street canyon op te nemen in de monitoring- en rapportagesystemen.

De heer Poschet stelt voor om deze aanbeveling te schrappen en de verwijzing naar de *street canyon* op te nemen in aanbeveling 33.

Dit voorstel van de heer Poschet wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 1 stem, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 33

De Senaat beveelt aan regelmatig de vervuilingsgraad te meten op plaatsen waar risicogroepen zijn (scholen, rusthuizen, crèches, enz.) en metingen te doen in tunnels, waar de concentraties het hoogst zijn.

De heer Poschet stelt voor om de woorden « op plaatsen » te vervangen door de woorden « op alle plaatsen » en de woorden « en metingen te doen in tunnels, waar de concentraties het hoogst zijn » te vervangen door de woorden « en ook in tunnels en *street canyons*, waar de concentraties het hoogst zijn ».

De heer Vandaele uit twijfels omtrent deze aanbeveling. Er moet uiteraard gemeten worden, maar de vraag is wat er met de resultaten ervan wordt gedaan?

Mevrouw Annemie Maes antwoordt dat er momenteel geen meetinstrumenten staan in Noordwest-Brussel, noch in Jette, Koekelberg, Ganshoren, Sint-Agatha-Berchem en een deel van Laken. Er zijn in die buurt nochtans redenen voor ongerustheid, bijvoorbeeld door de aanwezigheid van de Leopold II-tunnel.

Volgens de heer Vandaele is dit een bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Mevrouw Annemie Maes onderstreept dat het de bedoeling is de meetinstrumenten te installeren op die plaatsen waar er nog geen zijn en waar er risico's zijn. De aanbeveling is gericht aan alle entiteiten. Als er zich in Vlaanderen al overal meetinstrumenten bevinden, dan is dat geen probleem, maar misschien voelen de andere Gewesten zich wel aangesproken. Het is dus zeker zinvol deze aanbeveling aan te houden.

La proposition de M. Mouyard visant à remplacer la recommandation 31 en ce sens est adoptée par 9 voix contre 2 et 2 abstentions.

Recommandation 32

Le Sénat recommande d'intégrer l'effet de « canyon urbain » dans les systèmes de monitoring et de rapportage.

M. Poschet propose de supprimer cette recommandation et de reprendre la référence au « canyon urbain » dans la recommandation 33.

Cette proposition de M. Poschet est adoptée par 10 voix contre 1 et 2 abstentions.

Recommandation 33

Le Sénat recommande de mesurer régulièrement les taux de polluants dans des endroits accueillant un public à risque (écoles, maisons de repos, crèches, etc.) et de mesurer ces taux dans les tunnels, là où les concentrations sont les plus élevées.

M. Poschet propose de remplacer les mots « dans des endroits » par les mots « dans tous les endroits » et de remplacer les mots « et de mesurer ces taux dans les tunnels, là où les concentrations sont les plus élevées » par les mots « et dans les tunnels et les rues canyons, là où les concentrations sont les plus élevées ».

M. Vandaele émet des doutes quant à cette recommandation. Il importe bien sûr de mesurer, mais la question reste de savoir ce qu'on fait des résultats.

Mme Annemie Maes répond qu'actuellement, aucun appareil de mesure n'est installé au Nord-Ouest de Bruxelles : ni à Jette, Koekelberg, Ganshoren ou Berchem-Sainte-Agathe, ni sur une portion de Laeken. Et pourtant, ces quartiers ont des raisons d'être inquiets, vu par exemple la proximité du tunnel Léopold II.

Selon M. Vandaele, la compétence appartient à la Région de Bruxelles-Capitale.

Mme Annemie Maes souligne que l'objectif est d'installer des appareils de mesure là où il n'y en a pas encore et où des risques sont présents. La recommandation s'adresse à toutes les entités. Ce n'est pas un problème pour la Flandre, puisqu'on y trouve déjà des appareils de mesure un peu partout, mais peut-être les autres Régions se sentiront-elles concernées. Il est donc assurément utile de maintenir cette recommandation.

Het voorstel van de heer Poschet wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen. De aldus gewijzigde aanbeveling 33 wordt met dezelfde stemmenverhouding aangenomen.

Aanbeveling 34

De Senaat beveelt aan te anticiperen op de snelle ontwikkeling van de individuele productiemethoden voor gegevens betreffende luchtkwaliteit, en de start-ups die eraan werken aan te moedigen.

Aanbeveling 34 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 35

De Senaat beveelt aan de betrouwbaarheid van de microcaptoren voor persoonlijke meting te valideren en de gegevens ervan openbaar te maken.

De heer Vanackere verwijst naar het boek « *The Culture of Fear : Why Americans Are Afraid of the Wrong Things* » van Barry Glassner uit 2000, bijgewerkt in 2010. Wij leven in een wereld waarin mensen zich voortdurend zorgen maken en bang zijn. Het is daarom nodig minstens de betrouwbaarheid van deze technieken enigszins te kunnen waarborgen.

Aanbeveling 35 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

5. INFORMATIE EN SENSIBILISERING

Aanbeveling 36

De Senaat beveelt aan dat de overheden meer investeren in preventie en bewustmaking over luchtkwaliteit.

Aanbeveling 36 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbevelingen 37 en 38

37. De Senaat beveelt aan dat, met het oog op een optimale doeltreffendheid, de diverse bevoegde entiteiten de bewustmakingscampagnes coördineren opdat de gehele bevolking coherente informatie krijgt over aspecten waarover gelijktijdig moet worden gecommuniceerd (vervuilingspieken, preventieve maatregelen, enz.).

La proposition de M. Poschet est adoptée par 11 voix et 2 abstentions. La recommandation 33 ainsi modifiée est adoptée par un vote identique.

Recommandation 34

Le Sénat recommande d'anticiper le développement rapide des méthodes individuelles de production de données en matière de qualité de l'air, et d'encourager les start-up qui y travaillent.

La recommandation 34 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 35

Le Sénat recommande de valider la fiabilité des micro-capteurs de mesure personnels et de diffuser publiquement les données qu'ils permettent de récolter.

M. Vanackere évoque l'ouvrage « *The Culture of Fear : Why Americans Are Afraid of the Wrong Things* » de Barry Glassner paru en 2000 et revu en 2010. Nous vivons dans un monde où les gens se font perpétuellement du souci et ont peur. Il importe donc à tout le moins de pouvoir garantir la fiabilité de ces techniques.

La recommandation 35 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

5. L'INFORMATION ET LA SENSIBILISATION

Recommandation 36

Le Sénat recommande que les pouvoirs publics investissent davantage dans la prévention et la sensibilisation en matière de qualité de l'air.

La recommandation 36 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandations 37 et 38

37. Le Sénat recommande, afin d'en maximiser l'efficacité, que des campagnes de sensibilisation soient coordonnées par les différentes entités compétentes, pour que l'ensemble de la population reçoive des informations cohérentes sur des aspects qui nécessitent une communication simultanée (pics de pollution, mesures préventives, etc.).

38. De Senaat beveelt aan specifieke sensibilisering en communicatie uit te werken voor doelgroepen die een risico lopen, hetzij om ruimtelijke redenen (inwoners van grote steden of van valleien, enz.), hetzij om redenen van het ontwikkelingsstadium van het menselijk organisme (zwangere vrouwen, ouders van kleine kinderen, enz.).

De heer Mouyard stelt voor die aanbevelingen te vervangen door één enkele tekst, luidende : « De Senaat beveelt aan dat de diverse bevoegde entiteiten bewustmakingscampagnes coördineren, opdat de hele bevolking, en vooral de doelgroepen die risico lopen, coherente informatie krijgt over aspecten waarover gelijktijdig moet worden gecommuniceerd (vervuiling-spieken, preventieve maatregelen, enz.). »

De heer Henry vraagt meer uitleg bij deze tekstwijziging.

De heer Mouyard legt uit dat de principes vervat in de aanbevelingen 37 en 38 behouden blijven, maar de nieuwe tekst is duidelijker en beter geformuleerd.

Mevrouw Waroux ziet toch enkele elementen verloren gaan in het voorstel van de heer Mouyard, bijvoorbeeld de vraag naar specifieke sensibilisering en communicatie voor bepaalde doelgroepen, zoals mensen die in grote steden of in valleien wonen, en ook voor zwangere vrouwen en kleine kinderen. Daarom pleit zij voor het behoud van de tekst.

Ook mevrouw Annemie Maes is van mening dat de communicatie specifiek tot bepaalde risicogroepen moet gericht worden. Het is waar dat luchtverontreining voor iedereen een gevaar betekent, maar sommige groepen (zwangere vrouwen, kinderen, enz.) zijn toch kwetsbaarder.

Mevrouw Zrihen stelt voor « de doelgroepen die risico lopen » in het voorstel van de heer Mouyard nader te bepalen met de woorden « de doelgroepen die risico lopen (kinderen, zwangere vrouwen, ouders van kleine kinderen, enz.) ».

Het voorstel van mevrouw Zrihen om de tekst voorgesteld door de heer Mouyard aan te vullen wordt verworpen met 5 tegen 5 stemmen, bij 3 onthoudingen.

De door de heer Mouyard voorgestelde tekstwijziging, ter vervanging van de aanbevelingen 37 en 38, wordt aangenomen met 6 tegen 2 stemmen, bij 5 onthoudingen.

38. Le Sénat recommande d'élaborer une sensibilisation et une communication spécifiques à destination de publics cibles « à risque », que ce soit pour des raisons spatiales (habitants de grandes villes ou des vallées, etc.) ou liées au stade de développement de l'organisme humain (femmes enceintes, parents de jeunes enfants, etc.).

M. Mouyard propose de remplacer ces recommandations par un seul texte, rédigé comme suit : « Le Sénat recommande que des campagnes de sensibilisation soient coordonnées par les différentes entités compétentes, pour que l'ensemble de la population, et particulièrement les publics à risque, reçoive des informations cohérentes sur des aspects qui nécessitent une communication simultanée (pics de pollution, mesures préventives, etc.). »

M. Henry demande des précisions sur cette modification de texte.

M. Mouyard explique que les principes figurant dans les recommandations 37 et 38 sont maintenus, mais que le nouveau texte est plus clair et mieux formulé.

Mme Waroux constate que plusieurs éléments ne se retrouvent plus dans la proposition de M. Mouyard, par exemple la demande d'une sensibilisation et une communication spécifiques à destination de certains publics cibles, comme les habitants de grandes villes ou des vallées, ainsi que les femmes enceintes et les jeunes enfants. Elle plaide donc pour le maintien du texte actuel.

Mme Annemie Maes est également d'avis que la communication doit être spécifiquement orientée sur certains groupes à risque. Si la pollution atmosphérique représente un danger pour tous, certains groupes (femmes enceintes, enfants, etc.) sont cependant plus vulnérables.

Mme Zrihen propose de spécifier le public à risque en remplaçant les mots « les publics à risque » par les mots « les publics cibles à risque (enfants, femmes enceintes, parents de jeunes enfants, etc.) » dans la proposition de M. Mouyard.

La proposition de Mme Zrihen de compléter le texte proposé par M. Mouyard est rejetée par 5 voix contre 5 et 3 abstentions.

La modification de texte proposée par M. Mouyard en remplacement des recommandations 37 et 38 est adoptée par 6 voix contre 2 et 5 abstentions.

Aanbeveling 39

De Senaat beveelt aan dat de gepaste wetenschappelijke instanties een reeks wetenschappelijk verantwoorde kentallen ontwikkelen die eenvoudig te begrijpen zijn en die het verband aangeven tussen luchtkwaliteit en gezondheid, alsook hun evolutie en om te investeren in open data die via applicaties de vervuiling monitoren en raadpleegbaar maken.

Aanbeveling 39 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 40

De Senaat beveelt aan aandacht te besteden aan de impact van rijgedrag op fijnstofproductie. Naast veilig rijden moet bij de rijopleiding ook ecodriving centraal staan.

Aanbeveling 40 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 41

De Senaat beveelt aan om de communicatie over de maatregelen om zich te beschermen tegen slechte luchtkwaliteit aan te vullen met maatregelen om deze kwaliteit te verbeteren (de meest vervuilende verbrandingsmethoden, het gebruik van dieselvoertuigen, overconsumptie van vlees, enz., vermijden).

De heer Mouyard heeft twijfels over een aanbeveling om minder vlees te eten.

Voor de heer Vanackere betreft het informeren van de bevolking niet alleen wat er gedaan moet worden als er iets fout loopt, maar eerder hoe de burger kan helpen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Hiertoe kan een « zachte » verwijzing opgesteld worden over de impact van onze gedragingen op de luchtkwaliteit. De overmatige vleesconsumptie in het Westen is één van de oorzaken van een minder goede luchtkwaliteit en kan als zodanig vermeld worden, naast de andere bronnen. Zelfs slagers zijn ervan overtuigd dat overmatige vleesconsumptie schadelijk is, voor onze eigen gezondheid maar ook voor onze ecologische voetafdruk.

Mevrouw Waroux stelt vast dat er in Vlaanderen meer aandacht is voor het beperken van de vleesconsumptie dan in Wallonië.

Recommandation 39

Le Sénat recommande que les instances scientifiques appropriées élaborent une série d'indicateurs scientifiquement fondés, simples à comprendre, reflétant les liens entre la qualité de l'air et la santé ainsi que leur évolution et d'investir dans les open data qui permettent de surveiller et de consulter la situation de la pollution à l'aide d'applications.

La recommandation 39 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 40

Le Sénat recommande d'être attentif à l'incidence du comportement au volant sur la production de particules fines. Outre la sécurité au volant, l'écoconduite doit aussi jouer un rôle central lors de la formation à la conduite.

La recommandation 40 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 41

Le Sénat recommande de communiquer non seulement sur les mesures à prendre pour se prémunir contre une mauvaise qualité de l'air, mis aussi sur celles visant à améliorer cette qualité (éviter les méthodes de combustion les plus polluantes, les déplacements en véhicules à moteur diesel, la surconsommation de viande, etc.).

M. Mouyard est sceptique quant à une recommandation appelant à diminuer la consommation de viande.

Pour M. Vanackere, l'information de la population ne porte pas seulement sur ce qui doit être fait en cas de problème mais plutôt sur la manière dont le citoyen peut contribuer à améliorer la qualité de l'air. À cet égard, il y aurait lieu de faire référence à l'impact de nos comportements sur la qualité de l'air. La consommation excessive de viande en Occident est une des causes de la détérioration de la qualité de l'air et peut être mentionnée comme telle, à côté des autres causes. Même les bouchers sont convaincus que la consommation excessive de viande est nocive, pour notre santé à tous mais également pour notre empreinte écologique.

Mme Waroux constate que la Flandre est plus attentive que la Wallonie à la question de la limitation de la consommation de viande.

Verder stipt zij aan dat verbrandingsmethoden een sleutellement zijn in dit verslag. Er moet dus zeker verwezen worden naar foutieve verbrandingsmethoden. Zo is uit de hoorzittingen gebleken dat zelfs de modernste kachels met de nieuwste technologie nog altijd veel vervuilen.

De heer Mouyard verkiest in te zetten op technologische vooruitgang : de technologie van houtkachels moet evolueren om ze milieuvriendelijker te maken.

Voor de heer Henry is loutere technologie onvoldoende om de problematiek aan te pakken.

Aanbeveling 41 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 42

De Senaat beveelt aan de bewustmaking, de raadpleging en de betrokkenheid van de burger bij de uitwerking van het overheidsbeleid met een potentiële impact op de luchtkwaliteit te ondersteunen, onder andere via actieve participatiemethodes van het « Citizen Science-type » en de verspreiding van de resultaten ervan.

Aanbeveling 42 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 43

De Senaat beveelt aan de wetenschappelijke expertise van het irCELine-netwerk te gebruiken :

– om de communicatie met het brede publiek en de openbare omroepen te versterken ;

– om nieuwe tools voor bewustmaking te ontwikkelen, met name door borden in alle stadscentra te plaatsen die in real time gegevens over de luchtkwaliteit bekendmaken en die informatie geven over de snelste (combinaties van) vervoersmodi en de minst vervuilende modi voor een bepaald traject.

Aanbeveling 43 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 44

De Senaat beveelt aan een kadaster op te stellen van de gevollen van stikstofdioxide- en fijnstofemissies voor de gezondheid van de mens, de biodiversiteit, de voedselketen, de ecosystemen, enz.

Elle souligne en outre que les méthodes de combustion sont un élément clé du présent rapport. Il faut donc certainement pointer les méthodes qui sont inadéquates. Ainsi, il est ressorti des auditions que même les poêles les plus modernes dotés des technologies les plus récentes sont toujours très polluants.

M. Mouyard préfère miser sur les progrès technologiques : la technologie des poêles au bois doit devenir plus écologique.

Pour M. Henry, la technologie seule ne suffit pas à résoudre le problème.

La recommandation 41 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 42

Le Sénat recommande de soutenir la conscientisation, la consultation et l'implication du citoyen dans l'élaboration des politiques publiques susceptibles d'influencer la qualité de l'air, notamment via des procédés de participation active de type « Citizen Science » et la diffusion de leurs résultats.

La recommandation 42 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 43

Le Sénat recommande d'employer l'expertise scientifique du réseau irCELine :

– pour renforcer la communication envers le grand public et les médias de service public ;

– pour développer de nouveaux outils de sensibilisation, notamment l'installation dans tous les centres urbains de panneaux diffusant en temps réels des données sur la qualité de l'air et donnant des informations sur les (combinaisons de) modes de transports les plus rapides et les moins polluants pour un trajet donné.

La recommandation 43 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 44

Le Sénat recommande de réaliser un cadastre des effets des émissions de dioxyde d'azote et de particules fines sur la santé humaine, la biodiversité, la chaîne alimentaire, les écosystèmes, etc.

De heer Poschet vraagt zich af wie het kadaster moet opstellen en wat het nut ervan is.

Aanbeveling 44 wordt verworpen met 6 tegen 5 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 45

De Senaat beveelt aan te zorgen voor een betere opleiding van het medisch personeel over de impact van de luchtkwaliteit.

Volgens de heer Poschet is deze aanbeveling niet duidelijk. Is het de bedoeling dat artsen sneller de luchtkwaliteit als een mogelijke oorzaak van gezondheidsproblemen zien ?

Mevrouw Waroux is ervan overtuigd dat veel artsen momenteel niet op de hoogte zijn van de problemen die door luchtverontreiniging kunnen worden veroorzaakt.

Aanbeveling 45 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 46

De Senaat beveelt aan te zorgen voor betere informatie voor de werknemers die bij hun beroepsactiviteit aan luchtverontreiniging worden blootgesteld, via de comités voor preventie en bescherming op het werk (CPBW).

Volgens mevrouw Waroux is er een echt gebrek aan informatie voor de werknemers.

Aanbeveling 46 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 47

De Senaat beveelt aan de bevolking te informeren en te sensibiliseren over de kwaliteit van de binnenlucht, zowel in gebouwen als in voertuigen. Het middenveld kan hierbij een belangrijke rol spelen.

Mevrouw Waroux herhaalt dat de binnenlucht in gebouwen meer schadelijke stoffen bevat dan alleen het fijnstof dat door de verwarming wordt uitgestoten. De kwaliteit ervan wordt dus ook door andere stoffen beïnvloed. De meeste mensen zijn hiervan niet op de hoogte.

Aanbeveling 47 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

M. Poschet se demande qui doit réaliser le cadastre et quelle en est l'utilité.

La recommandation 44 est rejetée par 6 voix contre 5 et 2 abstentions.

Recommandation 45

Le Sénat recommande de veiller à une meilleure formation du personnel médical sur l'impact de la qualité de l'air.

Selon M. Poschet, cette recommandation n'est pas claire. L'objectif est-il que les médecins soient plus rapidement conscients du fait que la qualité de l'air est une cause possible de problèmes de santé ?

Mme Waroux est persuadée que de nombreux médecins ne sont pas encore au courant des problèmes susceptibles d'être causés par la pollution atmosphérique.

La recommandation 45 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 46

Le Sénat recommande de veiller à une meilleure information des travailleurs exposés à une pollution de l'air dans le cadre de leur activité professionnelle, via les comités pour la prévention et la protection au travail (CPPT).

Selon Mme Waroux il y a une véritable absence d'information à l'égard des travailleurs.

La recommandation 46 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 47

Le Sénat recommande d'informer et de sensibiliser la population sur la qualité de l'air intérieur, aussi bien dans les bâtiments que dans les habitacles automobiles. La société civile peut jouer un rôle important à cet égard.

Mme Waroux répète que l'air intérieur des bâtiments contient d'autres substances toxiques que les particules fines émises par le chauffage. Sa qualité est donc également influencée par d'autres substances. La plupart des gens l'ignorent.

La recommandation 47 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Aanbeveling 48

De Senaat beveelt aan om de functie van luchtmeester in het leven te roepen. Deze persoon is ombudsman en verbindingsfiguur voor elk mogelijk beleidsonderdeel betreffende luchtkwaliteit op gewestelijk vlak. De luchtmeester moet fungeren als eerste aanspreekpunt en vertrouwenspersoon die de behartiging van de luchtkwaliteit als hoofddoel nastreeft.

De heer Vandaele is geen voorstander van het creëren van nieuwe instellingen. Het is beter dat bestaande instellingen goed werken en ondersteund worden.

Ook mevrouw Morreale is geen voorstander om een dergelijke functie in het leven te roepen.

Aanbeveling 48 wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Aanbevelingen 49 en 50

49. De Senaat beveelt aan om de WHO standaarden te hanteren voor de inwerkingtreding van pollutiepiekplannen, in plaats van de Europese standaarden.

50. De Senaat beveelt aan om de Europese grenswaarde, zijnde 50µg fijnstof (PM10 : 50 µg/m³ – 2 dagen), te hanteren voor de inwerkingtreding van de pollutiepiekplannen. Bij het overschrijden van deze alarmdrempel wordt het smogalarm afgekondigd in de betrokken regio en gelden er snelheidsbeperkingen.

De heer Mouyard stelt voor punten 49 en 50 te vervangen door één enkele tekst, luidende : « De Senaat beveelt aan PM2.5 fijnstof op te nemen in de alarmdrempels van de pollutiepiekplannen en de relevantie van de drempels voor alle polluenten te evalueren naar aanleiding van het bepalen van een ambitieuze tijdslijn om de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie terzake na te leven. In de toekomst moet ook de opname van PM0.1 ultrafijnstof in de pollutiepiekplannen worden onderzocht. Bij het overschrijden van deze alarmdrempel wordt het smogalarm afgekondigd in de betrokken regio en gelden er snelheidsbeperkingen. »

De heer Mouyard legt uit dat het aangewezen is te vragen om het PM2.5 fijnstof in de alarmdrempels op te nemen, eerder dan te vragen om de bestaande pollutiepiekplannen te wijzigen. Verder wordt in het voorstel ook gevraagd om de integratie van PM0.1 ultrafijnstof

Recommandation 48

Le Sénat recommande de créer un poste de coordinateur de l'air. Cette personne exerce la fonction de médiateur et de personne de liaison pour tout aspect de la politique concernant la qualité de l'air au niveau régional. Le coordinateur de la qualité de l'air doit faire office de premier point de contact et de personne de confiance dont l'objectif principal est la gestion de la qualité de l'air.

M. Vandaele n'est pas favorable à la création de nouveaux organismes. Il vaut mieux soutenir les organismes existants pour qu'ils fonctionnent bien.

Mme Morreale n'est elle non plus pas favorable à la création d'une telle fonction.

La recommandation 48 est adoptée par 9 voix contre 4.

Recommandations 49 et 50

49. Le Sénat recommande d'utiliser, pour l'entrée en vigueur de plans Pic de pollution, les normes de l'OMS au lieu des normes européennes.

50. Le Sénat recommande d'utiliser, pour l'entrée en vigueur de plans Pic de pollution, la valeur limite européenne, soit à partir de 50µg de particules fines (PM10 : 50 µg/m³ – 2 jours). En cas de dépassement de ce seuil d'alerte, l'alerte au smog est décrétée à l'endroit concerné et les limitations de vitesse prévues dans ce cas sont applicables.

M. Mouyard propose de remplacer les points 49 et 50 par un seul texte, rédigé comme suit : « Le Sénat recommande d'intégrer les particules fines PM2.5 dans les seuils d'alerte des plans Pic de pollution et d'évaluer la pertinence des seuils fixés pour tous les polluants dans le cadre de la fixation d'un délai ambitieux pour le respect des normes OMS en la matière. À l'avenir, l'intégration des particules ultrafines PM0.1 dans les plans Pic de pollution doit également être étudiée. En cas de dépassement de ce seuil d'alerte, l'alerte au smog est décrétée à l'endroit concerné et les limitations de vitesse prévues dans ce cas sont applicables. »

M. Mouyard explique qu'il est préférable de demander l'intégration des particules fines PM2.5 dans les seuils d'alerte plutôt que de demander une modification des plans Pic de pollution existants. La proposition demande par ailleurs que l'on étudie l'intégration éventuelle des

te onderzoeken, met het oog op een meer performante informatie aan de bevolking.

Mevrouw Annemie Maes kan instemmen met de vraag om in de toekomst ook de integratie van ultrafijnstof te voorzien, maar onderstreept dat de bestaande pollutiepiekplannen, althans op het Brussels niveau, niet naar behoren werken. De vraag om de bestaande plannen te herbekijken, is dan ook zeker gerechtvaardigd.

Verder vraagt mevrouw Annemie Maes dat het duidelijk moet zijn dat de WHO-standaarden gelden voor de inwerkingtreding van de pollutiepiekplannen want deze standaarden zijn gezondheidsnormen terwijl de Europese grenswaarden economische normen zijn.

De door de heer Mouyard voorgestelde tekstwijziging, ter vervanging van de aanbevelingen 49 en 50, wordt aangenomen met 9 tegen 2 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 51

De Senaat beveelt aan bij het overschrijden van de informatiedrempel voor fijnstof (PM10 : 50 µg/m³ – 24u) :

- *de bevolking in alle Gewesten te informeren ;*
- *de bevolking aan te moedigen het stookadvies op te volgen, waarbij gevraagd wordt om niet te stoken met hout.*

De heer Mouyard stelt voor die aanbeveling te vervangen als volgt :

« De Senaat beveelt aan bij het overschrijden van de informatiedrempel voor fijnstof :

- de bevolking in alle Gewesten te informeren ;
- de bevolking aan te moedigen alle handelingen te verrichten waardoor die uitstoot kan worden verminderd. »

Volgens de heer Mouyard is de aanbeveling om niet te stoken met hout, te beperkt. Beter is om te verwijzen naar alle handelingen om de uitstoot van fijnstof te beperken. Daarenboven zijn er, dankzij de technologische vooruitgang, veel schonere houtkachels die voorzien zijn van filters om de uitstoot van fijnstof te beperken.

particules extrêmement fines PM0.1 afin de donner des informations plus pointues à la population.

Mme Annemie Maes soutient la demande de tenir compte également des particules extrêmement fines à l'avenir mais souligne que les plans Pic de pollution actuels ne fonctionnent pas correctement, du moins au niveau bruxellois. Il est donc tout à fait justifié de demander une révision des plans existants.

Mme Annemie Maes demande en outre que l'on indique très clairement que l'on utilisera les normes de l'OMS pour mettre en vigueur les plans Pic de pollution car ces normes sont des normes sanitaires alors que les valeurs limites européennes sont des normes économiques.

La modification de texte proposée par M. Mouyard en remplacement des recommandations 49 et 50 est adoptée par 9 voix contre 2 et 2 abstentions.

Recommandation 51

Le Sénat recommande, en cas de dépassement du seuil d'information en matière de particules fines (PM10 : 50 µg/m³ – 24h) :

- *d'en informer la population de toutes les Régions ;*
- *d'encourager la population à respecter l'invitation à ne pas se chauffer au bois.*

M. Mouyard propose de remplacer cette recommandation par ce qui suit :

« Le Sénat recommande, en cas de dépassement du seuil d'information en matière de particules fines :

- d'en informer la population de toutes les Régions ;
- d'encourager la population à adopter les comportements permettant de limiter ces émissions. »

Selon M. Mouyard, la recommandation de ne pas se chauffer au bois est trop limitée. Il vaudrait mieux faire mention de tous les comportements permettant de limiter les émissions de particules fines. De plus, grâce au progrès technologique, il existe des poêles à bois pourvus de filtres limitant les émissions de particules fines et donc beaucoup plus propres.

De heer Henry wenst toch explicet te vermelden dat ingeval de drempel voor fijnstof is overschreden, er gevraagd wordt niet te stoken met hout. Zelfs met de nieuwste en meest schone technologie blijft het stoken van hout een bron van luchtverontreiniging.

De heer Henry stelt dan ook voor de voorgestelde tekst van de heer Mouyard aan te vullen met de woorden « en onder andere het verzoek niet met hout te stoken, te eerbiedigen ».

Mevrouw Annemie Maes stipt aan dat dit in Vlaanderen reeds voorzien is. Wanneer de drempel voor fijnstof wordt overschreden, adviseert de Vlaamse Milieumaatschappij de bevolking om geen hout te stoken als bijverwarming of om sfeer te creëren.

Het voorstel van de heer Henry wordt verworpen met 7 tegen 5 stemmen, bij 1 onthouding.

Het voorstel van de heer Mouyard wordt aangenomen met 6 tegen 2 stemmen, bij 5 onthoudingen.

Aanbeveling 52

De Senaat beveelt aan de voorspellingsmethode van de luchtkwaliteit te verbeteren, zodat de voorspellingen die de aanleiding vormen voor het afkondigen voor het pollutiepiekplan nauwkeuriger worden.

Mevrouw Annemie Maes legt uit dat voorspellingen over luchtkwaliteit momenteel vaak te laat verspreid worden. Eigenlijk zouden ze de dag voordien al moeten verspreid worden zodat iedereen, maar vooral de kwetsbare groepen, de nodige schikkingen kan treffen.

De heer Vanackere betwijfelt of het beleid kan zorgen voor betere of snellere voorspellingen.

Mevrouw Annemie Maes schetst een vergelijking met weersvoorspellingen : het weer is onbetrouwbaar en toch kunnen er voorspellingen gemaakt worden voor de volgende vijf, zelfs veertien, dagen, al zijn ze soms ook verkeerd. Over de luchtkwaliteit is de informatie slechts de dag zelf beschikbaar, dus eigenlijk wanneer de toestand zich al voordoet en niemand zich heeft kunnen voorbereiden.

Betere voorspellingen en een betere communicatie, zoals over het weer, moeten mogelijk zijn.

M. Henry tient quand même à ce que l'on indique explicitement qu'en cas de dépassement du seuil de particules fines, il est demandé à la population de ne pas se chauffer au bois. Même avec la technologie la plus récente et la plus propre, le chauffage au bois reste une source de pollution atmosphérique.

M. Henry propose dès lors de compléter le texte proposé de M. Mouyard par les mots « et notamment de respecter l'invitation à ne pas se chauffer au bois ».

Mme Annemie Maes indique que cela est déjà prévu en Flandre. Lorsque le seuil de particules fines est franchi, la *Vlaamse Milieumaatschappij* recommande à la population de ne pas brûler de bois en guise de chauffage d'appoint ou pour l'atmosphère que crée un feu de bois.

La proposition de M. Henry est rejetée par 7 voix contre 5 et 1 abstention.

La proposition de M. Mouyard est adoptée par 6 voix contre 2 et 5 abstentions.

Recommandation 52

Le Sénat recommande d'instaurer une meilleure méthode de prévision de la qualité de l'air, de manière à affiner les prévisions qui donnent lieu au déclenchement du plan Pic de pollution.

Mme Annemie Maes explique qu'aujourd'hui, les prévisions relatives à la qualité de l'air sont souvent diffusées trop tardivement. Elles devraient en fait être diffusées dès la veille pour que chacun, et surtout les groupes vulnérables, puisse prendre les dispositions nécessaires.

M. Vanackere doute que la politique puisse contribuer à améliorer ou à accélérer les prévisions.

Mme Annemie Maes fait la comparaison avec les prévisions météorologiques : le temps est changeant et pourtant, il est possible de faire des prévisions pour les cinq – voire quinze – prochains jours, même si celles-ci se trompent aussi parfois. En ce qui concerne la qualité de l'air, l'information n'est disponible que le jour même, soit lorsque les circonstances se produisent, ce qui empêche tout le monde de s'y préparer.

Il doit être possible d'améliorer les prévisions et la communication, comme c'est le cas pour la météo.

Aanbeveling 52 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

6. DE MOBILITEIT

Aanbeveling 53

De Senaat beveelt aan een intergewestelijk mobiliteitspact in te stellen.

Dat pact moet opgesteld worden overeenkomstig de ASI-aanpak (Avoid-Shift-Improve) met vier hoofdlijnen : de geleidelijke opruiming van het dieselpark en vervolgens het benzinepark ; investeringen in openbaar vervoer ; de stroomlijning van de regels inzake autofiscaliteit ; het invoeren van een geloofwaardige controle van de uitlaatgassen van de wagens.

Mevrouw Waroux merkt op dat deze aanbeveling gebaseerd is op de hoorzitting van de heer Joeri Thijs van Greenpeace op 23 februari 2018.

De heer Poschet is van oordeel dat de hoofdlijnen opgesomd in aanbeveling 53 geen meerwaarde opleveren vermits zij in de volgende aanbevelingen herhaald worden. Daarom stelt hij voor aanbeveling 53 te vervangen door een bondigere formulering : « De Senaat beveelt aan tussen de Gewesten en de federale overheid tot een afsprakenkader te komen inzake mobiliteit. »

Het voorstel tot vervanging van aanbeveling 53 wordt aangenomen met 8 tegen 5 stemmen.

Aanbeveling 54

De Senaat beveelt aan de mobiliteitsvisie en het mobiliteitsbeleid uit te werken volgens het STOP-principe (achtereenvolgens inzetten op stappers, trappers, openbaar vervoer, personenvervoer), waarbij de mate van uitstoot van luchtverontreiniging ook in rekening wordt gebracht.

Aanbeveling 54 wordt zonder verdere bespreking aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 55

De Senaat beveelt aan de gemeenten, in de mate van het mogelijke, een veel grotere autonomie te geven bij de uitvoering van specifieke en aangepaste mobiliteitsplannen in functie van hun ruimtelijke

La recommandation 52 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

6. LA MOBILITÉ

Recommandation 53

Le Sénat recommande de mettre en place un pacte de mobilité transrégional.

Ce pacte doit être conforme à la démarche ASI (Avoid-Shift-Improve), portant sur quatre axes principaux : l'élimination progressive du parc automobile diesel, et ensuite essence ; des investissements dans les transports publics ; l'harmonisation des règles en matière de fiscalité automobile ; l'instauration d'un contrôle crédible des gaz d'échappement des voitures.

Mme Waroux fait remarquer que cette recommandation est basée sur l'audition de M. Joeri Thijs de Greenpeace, le 23 février 2018.

M. Poschet estime que les lignes de force énumérées dans la recommandation 53 figurent aussi dans les recommandations suivantes et qu'il est donc inutile de les préciser ici. C'est pourquoi il propose de remplacer la recommandation 53 par un texte plus concis : « Le Sénat recommande d'instaurer un cadre conventionnel en matière de mobilité entre les Régions et l'autorité fédérale. »

La proposition de remplacement de la recommandation 53 est adoptée par 8 voix contre 5.

Recommandation 54

Le Sénat recommande d'élaborer la vision en matière de mobilité et la politique de mobilité sur la base du principe STOP (qui consiste à miser, dans l'ordre, sur les piétons (Stappers), les cyclistes (Trappers), les transports en commun (Openbaar vervoer) et les voitures (Personenwagens)), tout en tenant compte du degré d'émission de pollution atmosphérique.

La recommandation 54 est adoptée sans autre discussion par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 55

Le Sénat recommande de laisser aux communes, dans la mesure du possible, une plus grande autonomie dans la mise en oeuvre de plans de mobilité spécifiques et adaptés à l'aménagement de leur territoire, à leur

ordening, bevolking en geografie, met het oog op een betere doorstroming van het verkeer en een grotere integratie van zachte vervoersmodi.

Mevrouw Waroux wenst dat het begrip « een veel grotere autonomie » van de gemeenten nader wordt bepaald.

Ook mevrouw Annemie Maes vindt het idee van « een veel grotere autonomie » van de gemeenten onduidelijk. Het kan niet de bedoeling zijn dat de gemeenten het Gewest zouden tegenwerken bij het tot stand brengen van het beleid.

Mevrouw Waroux wijst erop dat het niet gaat om autonomie die door egoïsme is ingegeven, maar om autonomie waardoor de gemeenten hun taken kunnen vervullen.

De heer Vanackere wijst op een verschil tussen de Franse en de Nederlandse tekst van aanbeveling 55. In de Franse tekst is sprake van « une plus grande autonomie » en in de Nederlandse tekst van « een veel grotere autonomie ».

De commissie beslist, met 11 stemmen bij 2 onthoudingen, om de woorden « une plus grande autonomie » en « een veel grotere autonomie » respectievelijk te vervangen door de woorden « une autonomie suffisante » en « voldoende autonomie ».

De aldus gewijzigde aanbeveling 55 wordt aangenomen met 11 stemmen, tegen 2.

Aanbeveling 56

De Senaat beveelt aan overleg te organiseren tussen de overheden en tussen hun diensten, alsook een breed maatschappelijk debat met de burgers, wanneer een groot mobiliteitsproject dat door een overheid gedragen wordt een mogelijke impact dreigt te hebben op de luchtkwaliteit op het grondgebied van een andere overheid.

Voor mevrouw Annemie Maes is het belangrijk dat er bij grote mobiliteitswerken, zoals aan de Brusselse ring, niet alleen overleg is tussen de Vlaamse en Brusselse overheden maar dat ook de burgers erbij betrokken worden.

Mevrouw Morreale begrijpt dat overleg hierover noodzakelijk is. Ze wijst er overigens op dat hoe meer men in bijkomende wegeninfrastructuur investeert, hoe meer men verplaatsingen met de wagen aanmoedigt.

démographie et leur géographie en vue de favoriser la fluidité du trafic et l'intégration des modes de mobilité douce.

Mme Waroux souhaite que la notion « d'une plus grande autonomie » des communes soit précisée.

Mme Annemie Maes aussi trouve que l'idée de laisser une plus grande autonomie aux communes est vague. Il ne saurait être question que les communes s'opposent à la Région dans le cadre de l'élaboration de la politique.

Mme Waroux signale qu'il ne s'agit pas d'une autonomie inspirée d'égoïsme mais d'une autonomie qui permet aux communes de remplir leurs missions.

M. Vanackere attire l'attention sur une différence entre les textes français et néerlandais de la recommandation 55. Dans le texte français, on trouve les mots « une plus grande autonomie » et, dans le texte néerlandais, les mots « een veel grotere autonomie ».

La commission décide, par 11 voix et 2 abstentions, de remplacer les mots « une plus grande autonomie » et « een veel grotere autonomie » respectivement par les mots « une autonomie suffisante » et les mots « voldoende autonomie ».

La recommandation 55 ainsi modifiée est adoptée par 11 voix contre 2.

Recommandation 56

Le Sénat recommande d'organiser une concertation entre autorités publiques et entre administrations, ainsi qu'un large débat public avec les citoyens, lorsqu'un projet d'envergure lié à la mobilité porté par une autorité publique risque d'impacter la qualité de l'air du territoire d'une autre autorité publique.

Selon Mme Annemie Maes, il est important que, lors de la réalisation de grands travaux de mobilité, comme ceux du ring de Bruxelles, une concertation ait lieu entre les autorités flamandes et bruxelloises et que les citoyens y soient associés.

Mme Morreale comprend la nécessité d'une concertation à cet égard. Elle fait d'ailleurs observer que plus on investit dans les infrastructures supplémentaires routières, plus on encourage les déplacements en voiture.

Aanbeveling 56 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 57

De Senaat beveelt aan om het huidige project van de verbreding van de Brusselse ring stop te zetten en te herbekijken op vlak van de effecten ervan op de luchtkwaliteit, aangezien de Brusselse ring vandaag al een belangrijke bron van luchtverontreiniging is voor omwonenden van verschillende Gewesten alsook voor de inzittenden van de auto's zelf.

Mevrouw Brouwers vindt een verwijzing naar een verbreding van de Brusselse ring niet aangewezen omdat men dan ook over alle mogelijke andere weg-infrastructuurwerken in de drie Gewesten kan spreken, wat de commissie te ver zou leiden.

Mevrouw Annemie Maes vindt een verwijzing hieraan zeker nuttig omdat het verkeer op de Brusselse ring een bron van luchtverontreiniging is. Daarenboven is er op het Brussels niveau geen enkele duidelijkheid over een eventuele verbreding van de ring.

Aanbeveling 57 wordt verworpen met 8 tegen 5 stemmen.

Aanbeveling 58

De Senaat beveelt aan trapsgewijs in te zetten op minder verplaatsingen met vervuilende vervoermiddelen.

Aanbeveling 58 wordt zonder verdere besprekking eenparig aangenomen door de 13 aanwezige leden.

Aanbeveling 59

De Senaat beveelt aan snelheidsbeperkende maatregelen te nemen :

- *de snelheidslimieten op de autowegen niet te verhogen omdat verontreiniging is gecorreleerd met snelheid en rijstijl ;*
- *in dichtbebauwde gebieden de snelheid op autowegen te verlagen ;*
- *de snelheid op de ringwegen rond de steden structureel te verlagen tot 100 km/u en tot 90 km/u bij smogalarm ;*

La recommandation 56 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 57

Le Sénat recommande d'interrompre le projet actuel d'élargissement du ring de Bruxelles et de le réexaminer au regard de l'incidence sur la qualité de l'air, étant donné que le ring de Bruxelles constitue déjà aujourd'hui une importante source de pollution atmosphérique pour les riverains des différentes Régions ainsi que pour les occupants des véhicules qui l'empruntent.

Mme Brouwers pense qu'il n'est pas opportun de faire référence à l'élargissement du ring de Bruxelles parce que l'on pourrait aussi, dans ce cas, mentionner les autres travaux d'infrastructures routières dans les trois Régions, ce qui mènerait la commission trop loin.

Mme Annemie Maes trouve qu'il est certainement utile de mentionner ici le ring de Bruxelles étant donné que la circulation routière sur celui-ci est une source de pollution atmosphérique. En outre, au niveau de Bruxelles, il n'y a aucune certitude quant à un éventuel élargissement du ring.

La recommandation 57 est rejetée par 8 voix contre 5.

Recommandation 58

Le Sénat recommande de promouvoir progressivement une diminution générale des déplacements avec des moyens de transport polluants.

La recommandation 58 est adoptée sans autre discussion à l'unanimité des 13 membres présents.

Recommandation 59

Le Sénat recommande de prendre des mesures concernant des limitations de vitesse :

- *ne pas augmenter les limitations de vitesse sur les autoroutes parce que la pollution est corrélée à la vitesse et au style de conduite ;*
- *réduire la vitesse sur les autoroutes dans les zones densément bâties ;*
- *réduire structurellement la vitesse sur les rocade autour des villes à 100 km/h et 90 km/h lors des alertes au smog ;*

– op ringwegen en autowegen rond de centrumsteden een snelheidsbeperking van 90 km/u in te voeren ;

– een systeem van variabele snelheid in te voeren aan de hand van dynamische infoborden.

De heer De Gucht stelt voor deze aanbeveling als volgt te vervangen : « De Senaat beveelt aan om snelheidsverlagende maatregelen te nemen via het installeren van een dynamisch systeem van snelheidsregulering waarbij rekening wordt gehouden met de lokale luchtkwaliteit en de bevolkingsdichtheid in de nabije omgeving. »

Dit voorstel tot vervanging van aanbeveling 59 wordt aangenomen met 6 tegen 4 stemmen, bij 3 onthoudingen.

Aanbeveling 60

De Senaat beveelt aan een strikt handhavingsbeleid te voeren met het oog op een maximale impact van deze snelheidsbeperkende maatregelen.

Aanbeveling 60 wordt zonder verdere bespreking verworpen met 6 tegen 5 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 61

De Senaat beveelt aan dat de Gewesten en de federale overheid werken aan de vergroening van de automobiliteit door :

– voor het eigen wagenpark, inclusief het openbaar vervoer, de omschakeling te maken naar CNG (compressed natural gas), waterstof, elektromobiliteit, enz. ;

– de elektrificatie van het openbaar vervoer, met inbegrip van de fietsen, op te voeren ;

– taxi's en deelwagensystemen enkel nog vergunningen te geven wanneer hun aandrijfkracht CNG of elektriciteit is ;

– salariswagens te vergroenen. Vanaf 2020 mogen dieselwagens niet meer geregistreerd worden als salariswagen ; vanaf 2025 moeten nieuw ingeschreven salariswagens zero-emissievoertuigen zijn ;

– bijzondere aandacht te besteden aan het vergroenen van andere bedrijfsvoertuigen.

– introduire une limite de vitesse de 90 km/h sur les rocades et les voies rapides autour des centres urbains ;

– instaurer un système de vitesse variable à l'aide de panneaux d'information dynamiques.

M. De Gucht propose de remplacer cette recommandation par ce qui suit : « Le Sénat recommande de prendre des mesures de réduction de la vitesse par le biais de l'installation d'un système dynamique de régulation de la vitesse ; dans ce cadre, il est tenu compte de la qualité de l'air local et de la densité de population dans l'environnement proche. »

Cette proposition de remplacement de la recommandation 59 est adoptée par 6 voix contre 4 et 3 abstentions.

Recommandation 60

Le Sénat recommande de mener une politique de contrôle strict pour garantir une efficacité maximale de ces mesures concernant les limitations de vitesse.

La recommandation 60 est rejetée sans autre discussion par 6 voix contre 5 et 2 abstentions.

Recommandation 61

Le Sénat recommande que les Régions et l'autorité fédérale promeuvent le verdissement de l'automobilité en prenant les mesures suivantes :

– pour leur propre parc automobile, y compris pour les transports en commun, passer au gaz naturel comprimé (GNC), à l'hydrogène, à l'électromobilité, etc. ;

– intensifier l'électrification des transports publics, en ce compris les vélos ;

– homologuer les taxis et les systèmes de véhicules partagés uniquement s'ils sont propulsés au GNC ou à l'électricité ;

– rendre les voitures-salaires plus écologiques. À partir de 2020, les voitures diesel ne pourront plus être immatriculées comme voitures salaires ; à partir de 2025, les voitures salaires nouvellement immatriculées devront être des véhicules zéro émission ;

– accorder une attention particulière à l'écologisation d'autres véhicules de société.

Het eerste en tweede gedachtestreepje van aanbeveling 61 worden aangenomen met 11 tegen 2 stemmen.

Mevrouw Annemie Maes stelt voor om in het derde gedachtestreepje het woord « , waterstof » in te voegen tussen de woorden « aandrijfkracht CNG » en de woorden « of elektromobiliteit » zodat het overeenstemt met het eerste gedachtestreepje.

Dit voorstel wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Het aldus gewijzigde derde gedachtestreepje wordt aangenomen met 11 tegen 2 stemmen.

De vierde en vijfde gedachtestreepjes worden aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

De aldus gewijzigde aanbeveling 61 wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Aanbeveling 62

De Senaat beveelt aan de gunstige regeling voor bedrijfswagens en tankkaarten op te heffen en tegelijk het nettobedrag van dat voordeel voor de werknemer veilig te stellen : de bedrijven zullen de bedrijfswagen voor de werknemer kunnen handhaven, door een (para-) fiscaal bedrag te betalen dat vergelijkbaar is met dat op het loon, of het voordeel van het bedrijfsvoertuig in loon kunnen omzetten ; de middelen die dit oplevert, zullen in het openbaar en collectief vervoer worden geïnvesteerd.

De doelstelling in verband met de vermindering van het autoverkeer is moeilijk realiseerbaar in de huidige context van een systematische stijging van het aantal salariswagens, waarbij auto's ter beschikking worden gesteld van personen die geen verplaatsingen voor het werk moeten doen, en waarbij een tankkaart wordt uitgereikt. Deze praktijk bevordert onverantwoordelijk gedrag en werkt ontraden voor het gebruik van het openbaar vervoer.

De heer Poschet stelt voor aanbeveling 62 als volgt te vervangen : « De Senaat beveelt aan in te zetten op het mobiliteitsbudget als alternatief voor de subsidiëring van salariswagens. Het zorgt ervoor dat werknemers vrijwillig hun salariswagen laten staan, geheel of gedeeltelijk ten gunste van andere duurzame vervoermiddelen zoals fiets, openbaar vervoer, of deelwagens. »

Les premier et deuxième tirets de la recommandation 61 sont adoptés par 11 voix contre 2.

Mme Annemie Maes propose d'insérer, au troisième tiret, les mots « , l'hydrogène » entre les mots « le GNC, » et les mots « ou l'électricité », afin que celui-ci soit conforme au premier tiret.

Cette proposition est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Le troisième tiret, ainsi modifié, est adopté par 11 voix contre 2.

Les quatrième et cinquième tirets sont adoptés par 9 voix contre 4.

La recommandation 61 ainsi modifiée est adoptée par 9 voix contre 4.

Recommandation 62

Le Sénat recommande la suppression du régime favorable des voitures de société et des cartes de carburant, tout en préservant le montant net que représente cet avantage pour le travailleur : les entreprises pourront maintenir le véhicule de société pour le travailleur, en payant une (para-) fiscalité équivalente à celle du salaire, ou transformer l'avantage que constituait le véhicule de société en salaire ; les moyens dégagés seront investis dans les transports publics et collectifs.

L'objectif de réduction de la circulation automobile peut difficilement être atteint dans le contexte actuel d'augmentation permanente des voitures salaires c'est-à-dire de mise à disposition de véhicules pour des personnes qui n'ont pas un métier qui induit des déplacements liés au travail ainsi que la mise à disposition de carte-essence qui sont déresponsabilisantes et qui ont un effet dissuasif par rapport à l'usage des transports en commun.

M. Poschet propose de remplacer comme suit la recommandation 62 : « Le Sénat recommande de miser sur le budget mobilité en tant qu'alternative au système qui consiste à subsidier les voitures salaire. Cela incitera les travailleurs à renoncer à leur voiture salaire, en tout ou partie au profit d'autres moyens de transport, plus durables, comme le vélo, les transports en commun ou les voitures partagées. »

Spreker wil aldus het mobiliteitsbudget als alternatief voor de salariswagens aan bod doen komen.

De heer Henry verklaart die wijziging niet te kunnen steunen : hoewel het gunstig is dat men uit het systeem van de bedrijfswagens stapt, kan hij niet instemmen met de voorwaarden van het mobiliteitsbudget zoals ze in het voorstel worden vermeld.

Het voorstel ter vervanging van aanbeveling 62 wordt aangenomen met 8 tegen 2 stemmen, bij 3 onthoudingen.

Aanbeveling 63

De Senaat beveelt aan de fiets als transportmiddel aan te moedigen door de overheidsmiddelen daarvoor geleidelijk op te trekken.

Aanbeveling 63 wordt zonder verdere bespreking aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 64

De Senaat beveelt aan, in het raam van de transitie naar een massale toename van de inschrijving van elektrische voertuigen, een degelijke regeling in te voeren om het gebruik van batterijen met een geplande korte levensduur tegen te gaan.

Aanbeveling 64 wordt zonder verdere bespreking aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 65

De Senaat beveelt aan volop te investeren in de ontwikkeling van alternatieven, zoals :

- lichtere, minder krachtige, minder agressieve, milieuvriendelijker en verkeersveiligere voertuigen, zoals de LISA Car (Light and Safe Car) ;*
- de binnenscheepvaart, om zoveel mogelijk vrachtwagens van de baan te halen ;*
- de logistiek via de waterweg en de overslag op kleinere elektrische vrachtwagens tot zo diep mogelijk in de stadskernen.*

Mevrouw Waroux legt uit dat het voorstel voor lichtere en minder krachtige voertuigen werd gedaan door de vertegenwoordiger van het IEW (*Inter Environnement Wallonie*) tijdens de hoorzitting. Sprekster wijst wel op het probleem dat hier om een lichtere wagen wordt

L'orateur veut ainsi faire intervenir le budget mobilité en tant qu'alternative à la voiture salaire.

M. Henry déclare ne pas pouvoir soutenir cette modification : quoiqu'il soit favorable à sortir du système des voitures de société, il ne peut marquer son accord sur les modalités du budget mobilité telles qu'elles sont évoquées dans la proposition.

La proposition de remplacement de la recommandation 62 est adoptée par 8 voix contre 2 et 3 abstentions.

Recommandation 63

Le Sénat recommande de promouvoir le vélo comme moyen de déplacement, en augmentant progressivement les moyens publics en ce domaine.

La recommandation 63 est adoptée sans autre discussion par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 64

Le Sénat recommande, dans le cadre de la transition vers une augmentation massive de l'immatriculation de véhicules électriques, de mettre en place un dispositif solide de lutte contre l'obsolescence programmée des batteries.

La recommandation 64 est adoptée sans autre discussion par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 65

Le Sénat recommande d'investir massivement dans le développement des alternatives comme :

- les voitures plus légères, moins puissantes, moins agressives et meilleures pour l'environnement et la sécurité routière, comme la LISA Car (Light and Safe Car) ;*
- la navigation intérieure, pour diminuer autant que possible le nombre de camions sur les routes ;*
- la logistique en privilégiant les voies navigables et le transbordement sur des camionnettes électriques pour accéder à l'intérieur des centres urbains.*

Mme Waroux précise que la proposition visant à investir dans des voitures plus légères et moins puissantes a été faite par le représentant de l'IEW (Inter Environnement Wallonie) lors des auditions. Toutefois, l'oratrice attire l'attention sur l'incompatibilité entre

gevraagd maar dat hybride wagens zware batterijen gebruiken.

Aanbeveling 65 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 66

De Senaat beveelt aan om de reglementaire hinderpalen die privé-initiatieven op het vlak van gedeelde mobiliteit afremmen, weg te werken, en om daarvoor de nodige infrastructuur aan te leggen, vooral voor het auto- en fietsdelen in de stad en voor carpooling. De overheid moet ook samenwerken met deze privé-actoren, die kunnen helpen om een geschikt mobilitetsaanbod te bepalen, onder meer dankzij de gegevens van hun gebruikers (type en duur van de ritten).

De heer Mouyard is er van overtuigd dat iedereen het ermee eens zal zijn dat initiatieven ter bevordering van carpooling en deelwagens moeten aangemoedigd worden. Tegelijk moet men bewust zijn van het feit dat deze wagens ook ergens geparkeerd moeten worden.

Mevrouw Waroux wijst er op dat, bijvoorbeeld bij de inrichting van een nieuwe openbare ruimte, zou kunnen opgelegd worden parkeerplaatsen voor deelwagens te voorzien. Dat wordt momenteel inderdaad niet in overweging genomen.

Mevrouw Annemie Maes vraagt of er ook aparte banen worden gecreëerd voor bussen en carpoolers, of gaat het enkel over parkeerplaatsen ?

De heer Mouyard antwoordt dat het over beide kan gaan. De woorden « de nodige infrastructuur aan te leggen » zijn daarvoor ruim genoeg.

Aanbeveling 66 wordt aangenomen met 9 tegen 2 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 67

De Senaat beveelt aan de opleidingen voor de auto-industrie in het secundair en hoger onderwijs af te stemmen op nieuwe technologieën. De arbeidsbemiddelingsdiensten moeten ook gepaste beroepsopleidingen aanbieden zodat iedereen op de hoogte is van de nieuwe technologieën.

la volonté de disposer de voitures plus légères et le fait que les voitures hybrides utilisent des batteries lourdes.

La recommandation 65 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 66

Le Sénat recommande de lever les obstacles réglementaires freinant l'émergence d'acteurs privés actifs dans la mobilité partagée et d'aménager les infrastructures à cet effet, principalement en ce qui concerne le partage de vélos et de voitures en ville ainsi que le covoiturage. Les pouvoirs publics doivent également travailler de concert avec ces acteurs privés qui peuvent aider à définir une offre de mobilité adéquate, notamment grâce aux données (type et durée des trajets) de leurs utilisateurs.

M. Mouyard est persuadé que tout le monde conviendra que ces initiatives favorisant le covoiturage et les voitures partagées doivent être encouragées. Mais il faut également être conscient du fait que ces voitures devront être garées quelque part.

Mme Waroux souligne que l'on pourrait imposer des places de parking pour les voitures partagées, par exemple dans le cadre de l'aménagement d'un nouvel espace public. Cette possibilité n'est actuellement pas prise en considération.

Mme Annemie Maes demande si des bandes de circulation séparées seront créées pour les bus et les voitures partagées ou si l'on ne vise que les places de stationnement.

M. Mouyard répond que les deux cas sont possibles. Les mots « aménager les infrastructures à cet effet » ont une portée suffisamment large.

La recommandation 66 est adoptée par 9 voix contre 2 et 2 abstentions.

Recommandation 67

Le Sénat recommande d'adapter les formations destinées à l'industrie automobile dans l'enseignement secondaire et supérieur aux nouvelles technologies. Les services de l'emploi et de placement doivent aussi offrir des formations professionnelles adaptées, afin que tout le monde puisse s'approprier les nouvelles technologies.

Aanbeveling 67 wordt zonder verdere bespreking aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 68

De Senaat beveelt aan in de dichtbevolkte stadscentra maatregelen te nemen om de mobiliteit en de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer te bevorde len, indien nodig ten nadele van het personen- en vrachtverkeer.

Aanbeveling 68 wordt zonder verdere bespreking aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 69

De Senaat beveelt aan de aanbevelingen van het informatieverslag van de Senaat betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersplan en –aanbod te komen (stuk Senaat, nr. 6-201/4) ten uitvoer te leggen, en in het bijzonder zijn aanbevelingen 2 en 9 betreffende de oprichting van een « mobiliteitsregie » die moet werken aan « één geïntegreerd vervoersplan voor het openbaar vervoer », dat vervolgens moet worden uitgevoerd door « elke openbaar vervoersmaatschappij afzonderlijk die optimaal op elkaar zijn afgestemd ». Dat richtinggevend vervoersplan moet de bediening van het GEN omvatten en de aansluitingen tussen de diverse vormen van openbaar vervoer.

Aanbeveling 69 wordt zonder verdere bespreking aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 70

De Senaat beveelt aan voor iedereen betaalbaar openbaar vervoer te organiseren om op lange termijn te evolueren naar gratis vervoer, te beginnen bij de jongeren tot het einde van hun studies.

Aanbeveling 70 wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen.

Aanbeveling 71

De Senaat beveelt aan een grootschalig investeringsplan op te stellen voor het openbaar vervoer en het bezuinigingsbeleid bij de NMBS te stoppen.

Volgens de heer Prévot is het niet realistisch om aan de burger te vragen om zijn verplaatsingen met de wagen te beperken maar tegelijk te bezuinigen op het openbaar

La recommandation 67 est adoptée sans autre discussion par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 68

Le Sénat recommande, dans les centres-villes densément peuplés, de prendre des mesures pour favoriser la mobilité et la fluidité de déplacement du transport public, au besoin au détriment du transport de personnes et de marchandises.

La recommandation 68 est adoptée sans autre discussion par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 69

Le Sénat recommande de mettre en œuvre les recommandations du rapport d'information du Sénat concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Régions en vue d'instaurer une offre et un plan de transports publics mieux intégrés (doc. Sénat, n° 6-201/4), et particulièrement ses recommandations 2 et 9 visant la création d'une « régie mobilité » qui travaillera à « un plan de transport intégré unique pour les transports publics », à exécuter ensuite par « toutes les sociétés de transports publics qui se coordonnent de manière optimale ». Ce plan de transport directeur devra intégrer la desserte du RER et les correspondances entre les différents modes de transport public.

La recommandation 69 est adoptée sans autre discussion par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 70

Le Sénat recommande de développer des transports publics abordables pour tous et tendre à long terme vers la gratuité, en commençant par les jeunes jusqu'à la fin de leurs études.

La recommandation 70 est rejetée par 10 voix contre 3.

Recommandation 71

Le Sénat recommande de faire un plan d'investissements d'envergure pour les transports en commun et d'arrêter la politique d'austérité à la SNCB.

Selon M. Prévot, il n'est pas réaliste de demander au citoyen de limiter ses déplacements en voiture, tout en réduisant les dépenses en matière de transports en

vervoer. De burger moet aangespoord worden de om-schakeling te maken. Zonder echte politieke wil om te investeren in kwaliteitsvol openbaar vervoer blijven we hangen in wensen en verlangens. Deze aanbeveling is geschikt om de tegenstelling meerderheid-oppositie achterwege te laten en samen te zeggen dat het de bedoeling is in de toekomst de nadruk te leggen op kwaliteitsvolle investeringen in het openbaar vervoer.

Aanbeveling 71 wordt verworpen met 8 tegen 5 stemmen.

7. DE VOERTUIGEN OP FOSSIELE BRANDSTOFFEN

Aanbeveling 72

De Senaat beveelt aan dat de overheden een beleid voeren waardoor vanaf 2030 geen nieuwe auto's meer ingeschreven worden die zich op diesel of benzine voortbewegen.

Mevrouw Annemie Maes verduidelijkt dat deze aanbeveling over de dieselban gaan, en in een verder stadium ook de benzineban. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest leeft de wens om de datum van 2030 te vervroegen tot 2025 of 2028. Bijgevolg zal zij zich bij dit punt onthouden omdat dit reeds eerder kan gerealiseerd worden.

De heer Poschet wenst deze zeer ambitieuze aanbeveling te behouden in haar huidige vorm.

De heer Vanackere vraagt zich af wat er zal gebeuren met de in omloop zijnde oude voertuigen ? Kan een wagen die aangeschaft wordt in 2029 in theorie verder blijven rijden ? Sommige mensen kunnen vijftig jaar met dezelfde wagen rijden. Moet er minstens dan geen overgangsperiode worden voorzien ? En wat met *old-timers* ? Mogen die altijd blijven rijden ?

Aanbeveling 72 wordt aangenomen met 10 stemmen, bij 3 onthoudingen.

Aanbeveling 73

De Senaat beveelt aan reclame voor voertuigen op diesel en benzine te verbieden. Dit verbod, alsook elke andere stimulans, moet onmiddellijk gelden voor nieuwe dieselvoertuigen.

commun. Il faut encourager le citoyen à modifier ses habitudes. Sans une réelle volonté politique d'investir dans des transports en commun de qualité, nous nous cantonnons à des voeux pieux. Cette recommandation peut nous permettre d'aller au-delà des clivages majorité-opposition et d'affirmer ensemble que l'objectif est de mettre l'accent, à l'avenir, sur des investissements de qualité dans les transports en commun.

La recommandation 71 est rejetée par 8 voix contre 5.

7. LES VÉHICULES UTILISANT LES CARBURANTS FOSSILES

Recommandation 72

Le Sénat recommande que les pouvoirs publics mènent une politique permettant de faire en sorte qu'à partir de 2030, plus aucune voiture neuve roulant au diesel ou à l'essence ne soit immatriculée.

Mme Annemie Maes précise que cette recommandation vise à bannir le diesel et, à un stade plus lointain, l'essence. La Région de Bruxelles-Capitale souhaite avancer l'échéance de 2030 à 2025 ou 2028. Elle s'abstiendra donc lors du vote sur ce point parce qu'il pourrait être réalisé plus tôt.

M. Poschet souhaite que cette recommandation très ambitieuse soit conservée dans sa forme actuelle.

M. Vanackere se demande ce qu'il adviendra des véhicules anciens en circulation. Une voiture achetée en 2029 pourra-t-elle en théorie continuer à rouler ? Certaines personnes peuvent conserver la même voiture pendant cinquante ans. Ne faut-il pas prévoir au minimum une période transitoire ? Et qu'en sera-t-il des véhicules ancêtres (*old-timers*) ? Pourront-ils toujours circuler ?

La recommandation 72 est adoptée par 10 voix et 3 abstentions.

Recommandation 73

Le Sénat recommande d'interdire la publicité pour les véhicules diesel et essence. Cette interdiction, ainsi que toute autre forme d'incitant, doit s'appliquer dès à présent aux véhicules neufs au diesel.

Mevrouw Waroux wijst erop dat snelle auto's in de reclame nog steeds met viriliteit worden geassocieerd.

Mevrouw Annemie Maes verwijst naar de tabaksreclame waar op een bepaald moment ook is beslist dat het beeld van de « cowboy » niet meer mocht gebruikt worden.

Aanbeveling 73 wordt verworpen met 8 tegen 5 stemmen.

Aanbeveling 74

De Senaat beveelt aan dat de overheden geloofwaardige controles op reële uitlaatgassen invoeren en het gebruik van dieselroetfilters verplichten.

Aanbeveling 74 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 75

De Senaat beveelt aan zich te conformeren aan de Europese wetgeving door een infrastructuur te ontwikkelen waarmee de emissies kunnen worden getest van voertuigen in rijomstandigheden « op de weg ».

Aanbeveling 75 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 76

De Senaat beveelt de onafhankelijke toepassing aan van de nieuwe « Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure » (WLTP), zonder interventie van de constructeurs. Aangezien fiscale maatregelen of stimuli gebaseerd zijn op de CO₂-emissietests van nieuwe voertuigen, moeten de meettests 100 % betrouwbaar zijn.

Aanbeveling 76 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen

Aanbeveling 77

De Senaat beveelt aan dat de autonijverheid een fonds opricht en financiert om de betrouwbaarheid van hun tests na te gaan en te controleren of geen kunstgrepen worden aangewend om de emissies te minimaliseren.

Mme Waroux signale que les voitures puissantes sont encore associées à une image de virilité dans les campagnes publicitaires.

Mme Annemie Maes cite l'exemple de la publicité pour le tabac où l'utilisation de l'image du « cow-boy » a été interdite à un moment donné.

La recommandation 73 est rejetée par 8 voix contre 5.

Recommandation 74

Le Sénat recommande que les pouvoirs publics instaurent des contrôles crédibles des émissions réelles de gaz d'échappement ainsi qu'une obligation d'installation de filtres à particules diesel.

La recommandation 74 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 75

Le Sénat recommande de se conformer à la législation européenne en développant une infrastructure en mesure de tester les émissions des véhicules en condition de circulation « sur route ».

La recommandation 75 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 76

Le Sénat recommande que la nouvelle procédure « Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure » (WLTP) soit mise en œuvre de manière indépendante sans intervention des constructeurs. Dès lors que les mesures ou incitants fiscaux sont basés sur les tests d'émissions de CO₂ des véhicules neufs, les tests de mesure de ces émissions doivent être à 100 % fiables.

La recommandation 76 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 77

Le Sénat recommande que l'industrie automobile crée et alimente un fonds afin de vérifier la fiabilité de ses tests et de contrôler que des artifices ne sont pas utilisés pour minimiser les émissions.

De heer Poschet uit twijfels over deze aanbeveling. Een fonds, op te richten door de autonijverheid, en waarbij zij in feite de controle op henzelf gaan financieren, lijkt hem geen wijs voorstel.

De heer Prévot wenst deze aanbeveling te behouden. De testen zouden door de publieke sector uitgevoerd, maar door de privésector gefinancierd. Dit biedt een oplossing voor de financiering van de strengere controle.

De heer Vanackere vindt deze aanbeveling eerder onduidelijk. Bestaan er geen dergelijke controles ? Wie betaalt deze controles ? Zou men niet eerder moeten aanbevelen dat er meer waarborgen voor de betrouwbaarheid ervan moeten worden gegeven ?

Mevrouw Waroux antwoordt dat de constructeur het controleland mag kiezen. Het controlesysteem bestaat in ieder geval niet in Wallonië.

Mevrouw Annemie Maes stelt voor « autonijverheid » te vervangen door « auto-industrie ».

Aanbeveling 77 wordt verworpen met 8 tegen 5 stemmen.

Aanbeveling 78

De Senaat beveelt aan dat de overheden, in onderlinge samenspraak, bij de Europese Unie ijveren voor het uitwerken van een heldere ecoscore voor de volledige ontwikkelings-, leef- en ontmantelingsfase van diesel-, benzine-, CNG-, elektrische en hybride wagens. Op deze manier komt er een eenvormig beeld van de ecologische voetafdruk en van de impact op de luchtkwaliteit van de verschillende types van wagens.

Mevrouw Annemie Maes vraagt zich af of het nuttig is om ook te vermelden dat er een beeld moet komen van de broeikasgasuitstoot van de verschillende wagens. De ecoscore werd destijds opgesteld in het kader van de CO₂ uitstoot, wat soms niet compatibel is met de uitstoot in het kader van de luchtkwaliteit. Luchtkwaliteit en broeikasgassen zijn twee aspecten van de « lucht », maar het zijn verschillende doelstellingen. De doelstelling inzake broeikasgassen wil de CO₂ verminderen in het kader van het klimaat. Bepaalde stoffen kunnen echter CO₂-vriendelijk zijn maar niet goed voor de luchtkwaliteit.

M. Poschet émet des doutes quant à cette recommandation. Il ne lui paraît pas sensé de proposer qu'un fonds soit créé par l'industrie automobile qui financerait ainsi son propre autocontrôle.

M. Prévot souhaite maintenir cette recommandation. Les tests devraient être exécutés par le secteur public mais financés par le secteur privé, ce qui répond à la question du financement du contrôle accru.

M. Vanackere trouve cette recommandation plutôt vague. De tels contrôles n'existent-ils pas ? Qui paie ces contrôles ? Ne devrait-on pas plutôt recommander que davantage de garanties de la fiabilité de ces contrôles soient données ?

Mme Waroux répond que le constructeur peut choisir le pays de contrôle. En Wallonie, ce système de contrôle n'existe en tout cas pas.

Mme Annemie Maes propose de remplacer le mot néerlandais « *autonijverheid* » par le mot « *auto-industrie* ».

La recommandation 77 est rejetée par 8 voix contre 5.

Recommandation 78

Le Sénat recommande que les pouvoirs publics œuvrent ensemble, auprès de l'Union européenne, à l'élaboration d'un écoscore clair pour tout le cycle de développement, de vie et de démantèlement des voitures diesel, à essence, au gaz naturel (GNC), électriques et hybrides. Cela doit permettre d'obtenir une image uniforme de l'empreinte écologique des différents types de voiture et de leur impact sur la qualité de l'air.

Mme Annemie Maes se demande s'il est utile d'indiquer qu'il faudrait également obtenir une image des émissions de gaz à effets de serre des différentes voitures. L'écoscore a été élaboré par le passé pour refléter les émissions de CO₂, ce qui n'est parfois pas compatible avec une évaluation des émissions dans l'optique de la qualité de l'air. La qualité de l'air et les gaz à effets de serre sont deux aspects de la problématique de l'air mais ce sont deux objectifs différents. L'objectif quant aux gaz à effets de serre est de réduire les émissions de CO₂ afin de préserver le climat. Certains substances peuvent être neutres sur le plan du CO₂ mais nuisibles à la qualité de l'air.

Volgens de heer Vanackere is het duidelijk dat broeikasgassen onder de problematiek van « luchtkwaliteit » vallen. Trouwens, in de toelichtende nota van het verzoek tot het opstellen van het informatieverslag wordt reeds vermeld dat luchtkwaliteit ook te maken heeft met broeikasgassen.

De heer Vandaele meent te weten dat er werd afgesproken om de focus te leggen op de gezondheidseffekten van de luchtkwaliteit. Broeikasgassen hebben niet meteen een impact op de gezondheid.

Aanbeveling 78 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 79

De Senaat beveelt aan met de autoconstructeurs te onderhandelen over het terugroepen van dieselwagens waarvan de emissies de wettelijke normen overschrijden.

Mevrouw Annemie Maes legt uit dat de Oostenrijkse regering dergelijke onderhandelingen heeft gevoerd met de autoconstructeurs.

Mevrouw Waroux verduidelijkt dat die informatie door Greenpeace werd verstrekt tijdens de hoorzittingen.

Aanbeveling 79 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 80

De Senaat beveelt aan systematisch na te gaan of gerechtelijke procedures moeten worden opgestart wanneer economische sectoren hun internationale, Europese of nationale verbintenissen betreffende vervuilingsemisie niet nakomen en daarbij de gezondheid van onze medeburgers schaden en ons land en/of onze Gewesten beletten zijn/hun wettelijke doelstellingen te bereiken.

Mevrouw Waroux verklaart dat die aanbeveling van het middenveld komt en verwijst hiervoor naar de hoorzitting van 23 februari 2018 van de heren Lievin Chemin en Tim Cassiers (Stadsbeweging voor Brussel en Bond Beter Leefmilieu).

Mevrouw Annemie Maes betreurt dat in België nooit rechtsgedingen zijn gevoerd om de schade te verhalen op de autoconstructeurs, zoals in dat in de Verenigde Staten en Duitsland wel het geval was.

Selon M. Vanackere, il est évident que les gaz à effets de serre sont un aspect de la problématique de la qualité de l'air. La note explicative qui introduit la demande d'établissement du rapport d'information précise d'ailleurs déjà que la qualité de l'air dépend également des émissions de gaz à effets de serre.

M. Vandaele croit savoir qu'il avait été convenu de se focaliser sur les effets de la qualité de l'air sur la santé. Les gaz à effets de serre n'ont pas une incidence directe sur la santé.

La recommandation 78 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 79

Le Sénat recommande de négocier avec les constructeurs automobiles un rappel des voitures diesel dont les émissions dépassent la norme légale.

Mme Annemie Maes explique que le gouvernement autrichien a mené de telles négociations avec les constructeurs automobiles.

Mme Waroux précise que cette information a été donnée par Greenpeace lors des auditions.

La recommandation 79 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 80

Le Sénat recommande de vérifier de façon systématique l'opportunité d'avoir recours aux procédures judiciaires lorsque des secteurs économiques ne respectent pas leurs engagements internationaux, européens ou nationaux en matière d'émission de pollution, nuisant à la santé de nos concitoyens et empêchant notre pays et/ou nos Régions d'atteindre ses/leurs objectifs légaux.

Mme Waroux explique que cette recommandation provient de la société civile, notamment l'audition du 23 février 2018 de MM. Liévin Chemin et Tim Cassiers (*Stadsbeweging voor Brussel et Bond Beter Leefmilieu*).

Mme Annemie Maes regrette qu'en Belgique, aucune procédure judiciaire n'ait jamais été intentée en réparation des dommages causés par les constructeurs automobiles, contrairement à ce qui s'est fait aux États-Unis et en Allemagne.

De heer Vanackere vindt het een verregaande aanbeveling om te vragen systematisch gebruik te maken van de gerechtelijke procedures.

Aanbeveling 80 wordt verworpen met 8 tegen 5 stemmen.

Aanbeveling 81

De Senaat beveelt aan de autoconstructeurs te verplichten om een meettoestel voor de luchtkwaliteit in de voertuigen te installeren, dat het gehalte aan fijnstof en stikstofdioxine binnen en buiten het voertuig kan meten, alsook een luchtfilter binnen de cabine.

De heer Vanackere waarschuwt dat deze aanbeveling de indruk kan wekken dat er meer aandacht is voor de kwaliteit van de binnenlucht dan die van de buitenlucht, terwijl het de bedoeling is aanbevelingen op te stellen die eerder het autoverkeer ontmoedigen om zo in het algemeen tot een betere luchtkwaliteit te komen.

De heer Vandaele deelt deze mening. Wat zal men uiteindelijk bereiken door de kwaliteit van de lucht binnen en buiten de wagen te meten ? Een dergelijke meting zal waarschijnlijk bevestigen dat de luchtkwaliteit ondermaats is, maar dat weten we nu al. Het is bovendien een gigantische opdracht voor de constructeurs om dergelijke meettoestellen te installeren. Het is belangrijk maatregelen te nemen en de oorzaken van luchtverontreiniging aan te pakken, maar dat is niet het geval met deze aanbeveling.

Volgens de heer Vanackere moet er minstens op gelet worden dat een dergelijke aanbeveling niet wordt gezien als een *non-tariff barrier*, wat handelsproblemen kan opleveren. De verplichting moet dus ook voor importwagens gelden, niet alleen voor Europese autobouwers.

Aanbeveling 81 wordt verworpen met 8 tegen 3 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 82

De Senaat beveelt aan dat ondernemingen die kobalt en andere ertsen aankopen in conflictgebieden, verplicht worden de OESO-richtlijnen toe te passen. Volgens die richtlijnen moeten producenten van elektrische voertuigen en batterijfabrikanten in staat zijn om de identiteit van hun smelterijen en raffinaderijen aan te tonen. Voorts moeten ze hun eigen evaluatie

M. Vanackere pense que réclamer un recours systématique aux procédures judiciaires dans une recommandation, c'est aller trop loin.

La recommandation 80 est rejetée par 8 voix contre 5.

Recommandation 81

Le Sénat recommande d'imposer aux constructeurs automobiles le placement, dans les véhicules, d'un dispositif de monitoring de la qualité de l'air capable d'analyser le taux de particules fines et de dioxyde d'azote dans l'habitacle et à l'extérieur du véhicule, et d'un dispositif de filtrage de l'air à l'intérieur de l'habitacle.

M. Vanackere adresse une mise en garde : cette recommandation peut donner l'impression que l'on se soucie davantage de la qualité de l'air intérieur que de celle de l'air extérieur alors que l'objectif est de rédiger des recommandations censées décourager l'usage de la voiture afin d'améliorer la qualité de l'air en général.

M. Vandaele partage cet avis. Quel résultat obtiendra-t-on en fin de compte en mesurant la qualité de l'air à l'intérieur et à l'extérieur de la voiture ? Une telle mesure confirmera vraisemblablement que la qualité de l'air laisse à désirer, ce que nous savons déjà. L'installation de tels dispositifs de mesure représente en outre une surcharge considérable pour les constructeurs. Il importe de prendre des mesures et de s'attaquer aux causes de la pollution atmosphérique mais cette recommandation n'y contribuera aucunement.

Selon M. Vanackere, il faut veiller au minimum à ce qu'une telle recommandation ne soit pas perçue comme une barrière non tarifaire, ce qui pourrait causer des problèmes commerciaux. L'obligation devrait donc également s'appliquer aux voitures importées et pas seulement aux constructeurs automobiles européens.

La recommandation 81 est rejetée par 8 voix contre 3 et 2 abstentions.

Recommandation 82

Le Sénat recommande que les entreprises qui se procurent du cobalt et d'autres minéraux dans des zones de conflit soient obligées d'appliquer les lignes directrices de l'OCDE. D'après ces lignes directrices, les constructeurs de voitures électriques et les fabricants de batteries devraient être en mesure d'indiquer l'identité de leurs fonderies et raffineries, et publier

openbaar maken aangaande de inachtneming door de smelterij van de vereiste zorgvuldigheid bij de identificatie en het tegengaan van risico's en misbruiken inzake mensenrechten.

Aanbeveling 82 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 83

De Senaat beveelt aan dat België er bij de Europese Unie op aandringt een ambitieuze euronormering voor nieuwe vliegtuigen in te voeren waardoor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen verder daalt.

Aanbeveling 83 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 84

De Senaat beveelt aan om dringend onderzoek uit te voeren naar de impact van de uitstoot van fijnstof door vliegtuigen en het effect hiervan op de nabije omgeving van de luchthavens.

Aanbeveling 84 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 85

De Senaat beveelt aan dat België er bij de Europese Unie op aandringt de milieu- en gezondheidsimpact mee te laten spelen in de invoer van een minimumaccijns op kerosine. Zo kan een gelijker speelveld tussen het luchtverkeer en het vervoer via hogesnelheidstrein gecreëerd worden.

Aanbeveling 85 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 86

De Senaat beveelt aan de omschakeling naar groener brandstoffen in het scheepvaartverkeer, zoals Liquid Natural Gas (LNG), aan te moedigen.

Mevrouw Waroux beklemtoont dat het hier gaat over alle scheepvaartverkeer, zowel het internationale verkeer als de binnenvaart.

leur propre évaluation du respect par la fonderie des pratiques de diligence requise concernant l'identification et l'élimination des risques et des abus en matière de droits humains.

La recommandation 82 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 83

Le Sénat recommande que la Belgique insiste auprès de l'Union européenne pour que des normes européennes ambitieuses soient instaurées concernant les nouveaux avions, de manière à ce que les émissions de polluants atmosphériques continuent à baisser.

La recommandation 83 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 84

Le Sénat recommande d'étudier d'urgence l'incidence des émissions de particules fines par les avions et leurs effets au voisinage immédiat des aéroports.

La recommandation 84 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 85

Le Sénat recommande que la Belgique insiste auprès de l'Union européenne afin que l'impact sur la santé et l'environnement soit pris en compte dans le cadre de l'instauration d'une accise minimale sur le kérosène. On pourra ainsi créer des conditions de concurrence plus équitables entre le transport aérien et le transport par train à grande vitesse.

La recommandation 85 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 86

Le Sénat recommande d'encourager la transition vers des carburants plus respectueux de l'environnement, comme le gaz naturel liquéfié (GNL), dans le secteur de la navigation.

Mme Waroux souligne que la recommandation vise l'ensemble du trafic maritime et fluvial, international comme intérieur.

Aanbeveling 86 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 87

De Senaat beveelt aan het gebruik van roetfilters aan te moedigen die het rookgas van de motoren van schepen zuiveren.

Aanbeveling 87 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 88

De Senaat beveelt aan het onderzoek naar en de ontwikkeling van schonere scheepsmotoren verder te stimuleren. In het onderzoeks- en innovatiebeleid moet ook een hoger rendement op brandstof, het verder uitwerken van alternatieve aandrijfkracht en het rendement van de scheepsmotoren zelf centraal staan.

Aanbeveling 88 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

8. DE INFRASTRUCTUUR

Aanbeveling 89

De Senaat beveelt aan te zorgen voor een betere verdeling van de openbare ruimte tussen de gemotoriseerde voertuigen en de andere gebruikers, door de tweede categorie meer ruimte te geven en door de wegen van de categorieën meer te scheiden, met een minimum afstand en/of door het aanbrengen van fysieke obstakels zoals « groenschermen » om de luchtkwaliteit van de niet-gemotoriseerde gebruikers te beschermen.

Mevrouw Waroux legt uit dat tijdens de hoorzittingen is gebleken dat lopen of fietsen naast wegen waarop auto's rijden, al minder problematisch voor de fietser of voetganger zou zijn indien er voldoende ruimte of een obstakel zou zijn tussen de fietser/voetganger en de auto.

De heer Vanackere antwoordt dat veel wegen, vooral de ingangswegen naar steden, echt voor auto's zijn geconcieerd en het is dan moeilijk een afstand te creëren tussen fietser/voetganger en auto. Het zou daarom beter zijn alternatieve fietsroutes uit te stippelen, verboden voor gemotoriseerd vervoer. Dat zou een veel comfortabele toestand voor de fietser en voetganger betekenen.

La recommandation 86 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 87

Le Sénat recommande de promouvoir l'utilisation des filtres à particules qui purifient les gaz d'échappement des moteurs de bateaux.

La recommandation 87 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 88

Le Sénat recommande de continuer à stimuler la recherche et le développement de moteurs de bateaux plus propres. Un meilleur rendement des carburants, la mise au point de forces motrices alternatives et le rendement des moteurs de bateaux doivent être au centre de la politique de recherche et d'innovation.

La recommandation 88 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

8. LES INFRASTRUCTURES

Recommandation 89

Le Sénat recommande de veiller à un meilleur partage de l'espace public entre les véhicules motorisés et les autres usagers, en accordant davantage de place à la seconde catégorie, et en séparant davantage les voies de chacun, par une distance minimale et/ou l'installation d'obstacles physiques type « écrans végétaux » afin de protéger la qualité de l'air des usagers non motorisés.

Mme Waroux explique qu'il est apparu, lors des auditions, que le fait de marcher ou de faire du vélo à proximité de routes fréquentées par des voitures est moins problématique pour le piéton ou le cycliste si un espace suffisant ou un obstacle se trouve entre lui et les voitures.

M. Vanackere répond que de nombreuses routes, surtout les axes d'entrée dans les villes, sont vraiment conçues pour les voitures et qu'il est donc difficile d'aménager un espace entre le piéton/cycliste et les voitures. Il serait dès lors préférable de prévoir des routes cyclables alternatives, interdites aux véhicules motorisés. Cela améliorerait sensiblement le confort du cycliste et du piéton sur la route.

Aanbeveling 89 wordt verworpen met 7 tegen 5 stemmen, bij 1 onthouding.

Aanbeveling 90

De Senaat beveelt aan dat op minder dan 300 meter van autosnelwegen en drukke invalswegen geen openbare gebouwen voor kwetsbare groepen meer gebouwd of vergroot mogen worden.

Deze aanbeveling is een vertaling van de Amsterdam-norm die voorziet dat op minder dan 300 meter van rijkswegen geen openbare gebouwen voor kwetsbare groepen meer gebouwd of vergroot mogen worden.

Mevrouw Annemie Maes verduidelijkt dat « openbare gebouwen voor kwetsbare groepen » slaat op crèches, lagere scholen, ziekenhuizen en dergelijke.

Alhoewel de heer Vandaele de filosofie van deze aanbeveling begrijpt, is hetgeen wordt gevraagd niet zo voor de hand liggend en worden eerder de gevolgen van luchtverontreiniging aangepakt dan de oorzaken ervan. Waarom bovendien een dergelijke aanbeveling beperken tot autosnelwegen en drukke invalswegen ? Ook in de steden zijn er plaatsen met veel vervuiling. Hoe zal dit op elkaar afgestemd worden ? Bovendien kan vervuiling door omstandigheden van plaats veranderen. Het is een aanbeveling die moeilijk in de praktijk om te zetten is.

Aanbeveling 90 wordt verworpen met 8 tegen 5 stemmen.

Aanbeveling 91

De Senaat beveelt aan om meer rekening te houden met de impact op de luchtkwaliteit bij de ontwikkeling en het onderhoud van logistieke infrastructuren, die beschouwd worden als « groeipolen », zoals luchthavens, havens en nieuwe wegen voor veel verkeer, in het bijzonder in de nabijheid van dichtbevolkte woongebieden of gebouwen voor kwetsbare groepen (crèches, scholen, rusthuizen, ziekenhuizen, enz.), alsook bij de bespreking van bouw- of uitbreidingsprojecten van zulke gebouwen in de buurt van dergelijke, reeds bestaande, logistieke infrastructuren.

Aanbeveling 91 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

La recommandation 89 est rejetée par 7 voix contre 5 et 1 abstention.

Recommandation 90

Le Sénat recommande que plus aucun bâtiment public destiné à des groupes vulnérables ne puisse être construit ou agrandi à moins de 300 mètres d'une autoroute et d'axes routiers.

Cette recommandation traduit la norme d'Amsterdam selon laquelle plus aucun bâtiment public destiné à des groupes vulnérables ne peut être construit ou agrandi à moins de 300 mètres d'une route nationale.

Mme Annemie Maes explique que par bâtiments publics destinés à des groupes vulnérables, il faut entendre les crèches, les écoles primaires, les hôpitaux, etc.

M. Vandaele dit comprendre la philosophie de cette recommandation, mais pense qu'elle n'est pas évidente à mettre en oeuvre et qu'elle s'attaque davantage aux conséquences de la pollution atmosphérique plutôt qu'à ses causes. Pourquoi, en outre, se limite-t-on, en l'espèce, aux autoroutes et aux axes routiers très fréquentés ? Dans les villes aussi, il y a des endroits très pollués. Comment fera-t-on pour ajuster tout cela ? De plus, la pollution peut migrer en fonction des circonstances. Cette recommandation sera difficile à mettre en pratique.

La recommandation 90 est rejetée par 8 voix contre 5.

Recommandation 91

Le Sénat recommande de prendre davantage en compte l'impact sur la qualité de l'air lors du développement et de l'entretien des infrastructures logistiques perçues comme des « pôles de croissance », telles que les aéroports, les ports et les nouvelles routes à grand trafic, particulièrement à proximité de zones d'habitat densément peuplées ou de bâtiments destinés à des groupes vulnérables (crèches, écoles, maisons de repos, hôpitaux, etc.), ainsi que lors de l'examen des projets de construction ou d'agrandissement de tels bâtiments à proximité de telles infrastructures logistiques préexistantes.

La recommandation 91 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Aanbeveling 92

De Senaat beveelt aan de aanleg van « groene » en ruime corridors die ruimte laten tussen de gebouwen aan te moedigen, om te voorkomen dat er nieuwe « street canyons » ontstaan.

De heer Poschet verwijst naar de stadsplanning in Berlijn. Daar werd ervoor gezorgd dat er vanuit de groene rand rond Berlijn ruimtelijke openingen zijn – corridors – die verse lucht tot in het hart van de stad brengen. In Brussel gebeurt dit momenteel op min of meer natuurlijke manier via het Terkamerenbos. Ook op andere plaatsen zou dat moeten gebeuren. De bevoegde overheid moet nadenken welke plaatsen het meest geschikt zijn en waar rekening mee gehouden moet worden bij het al dan niet leveren van bouwvergunningen, sloopvergunningen, de aanleg van parken, enz.

Mevrouw Annemie Maes vraagt zich af of deze aanbeveling ook inhoudt dat gebouwen gesloopt moeten kunnen worden. In feite komt deze aanbeveling ertop neer dat, om voldoende verse lucht via luchtkorridors tot het hart van de stad te laten doordringen, op bepaalde plaatsen in Brussel huizenblokken zullen moeten afgebroken worden. Is dat de bedoeling ?

De heer Poschet vindt de interpretatie van mevrouw Annemie Maes behoorlijk verregaand. De bedoeling is dat, als er bijvoorbeeld een gebouw leeg komt te staan, de overheid dit als een kans kan zien om een luchtkorridor te realiseren.

Volgens de heer Vanackere moet er in het kader van stadsplanning altijd over sloopvergunningen worden nagedacht.

Aanbeveling 92 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 93

De Senaat beveelt aan maatregelen te nemen zodat men aan sport kan doen in de openbare ruimte, meer bepaald activiteiten als joggen of fietsen, zonder te worden blootgesteld aan zeer hoge luchtverontreiniging, bijvoorbeeld door in steden sportcorridors aan te leggen zo ver mogelijk van de wegen.

Aanbeveling 93 wordt verworpen met 7 tegen 5 stemmen, bij 1 onthouding.

Recommandation 92

Le Sénat recommande de promouvoir la création de « corridors verts » et aérés qui laissent un espace entre les constructions, afin d'éviter de créer de nouvelles « rues canyons ».

M. Poschet renvoie à l'aménagement de la ville de Berlin, où l'on a créé des espaces ouverts – des corridors – qui partent de la périphérie verte et aboutissent dans le centre urbain, contribuant ainsi à amener de l'air frais. À Bruxelles, le Bois de la Cambre joue le même rôle de manière plus ou moins naturelle. Il faudrait que cela soit le cas aussi à d'autres endroits. L'autorité compétente doit examiner quels endroits sont les plus appropriés et en tenir compte dans le cadre de l'octroi ou non de permis de construire ou de permis de démolition, de l'aménagement de parcs, etc.

Mme Annemie Maes se demande si cette recommandation implique aussi que des bâtiments doivent pouvoir être démolis. En fait, cette recommandation implique qu'il faudra démolir des immeubles en certains endroits de Bruxelles pour amener suffisamment d'air frais jusqu'au cœur de la ville par des corridors. Est-ce l'objectif poursuivi ?

M. Poschet trouve que l'interprétation de Mme Annemie Maes va relativement loin. L'idée est d'amener l'autorité à considérer l'abandon d'un bâtiment, par exemple, comme une opportunité pour créer un corridor.

Selon M. Vanackere, il faut toujours réfléchir aux permis de démolition dans le cadre de l'aménagement urbain.

La recommandation 92 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 93

Le Sénat recommande de prendre des mesures pour assurer la possibilité de la pratique sportive dans l'espace public, notamment des activités de type jogging et cyclisme, sans que les gens soient exposés à une très forte pollution atmosphérique, par exemple en créant des couloirs sportifs en ville, le plus loin possible des voiries.

La recommandation 93 est rejetée par 7 voix contre 5 et 1 abstention.

Aanbeveling 94

De Senaat beveelt aan dat de gemeenten :

- nadenken over een absolute bovengrens voor het aantal autoparkeerplaatsen in de centra ;
- nadenken over voldoende alternatieve vervoersmogelijkheden ;
- nadenken over een ondergrens voor het aantal fietsstalplaatsen bij bouwvergunningen voor appartementsgebouwen ;
- bij nieuwbouw wachtbuizen voor elektrische laadpalen aanleggen.

Aanbeveling 94 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 95

De Senaat beveelt aan :

- bij de invalswegen van de steden ontradingsparkings aan te leggen die voorzien zijn van elektrische laadpaalinfrastructuur ;
- een voordelig tarief in te stellen om de burgers ervan te overtuigen het openbaar vervoer tussen de ontradingsparkings en het centrum te gebruiken ;
- ervoor te zorgen dat de belangrijkste haltes van het openbaar vervoer, waaronder de overstapstations, gemakkelijk bereikbaar zijn voor alle voetgangers, verhuur van deelfietsen of -auto's, fietsstallingen en parkings.

De heer Vanackere stelt dat de laadpaalinfrastructuur niet alleen voor elektrische wagens moet bestemd zijn, maar ook voor fietsen gebruikt kan worden.

Aanbeveling 95 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 96

De Senaat beveelt aan, in het raam van de transitie naar een toename van de inschrijving van elektrische voertuigen, krachtig te investeren in het plaatsen van oplaadpalen voor elektrische voertuigen en in infrastructuren waar vloeibaar aardgas kan worden getankt (LNG).

Recommandation 94

Le Sénat recommande que les communes :

- réfléchissent à un plafond absolu pour le nombre de places de stationnement dans les centres ;
- réfléchissent à des modes de transports alternatifs en suffisance ;
- réfléchissent à un nombre minimal d'emplacements pour vélos lors de permis de bâtir pour les immeubles à appartements ;
- dans les nouvelles constructions, aménagent des tubages pour les installations de recharge électrique.

La recommandation 94 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 95

Le Sénat recommande :

- d'installer des parkings de dissuasion à l'entrée des villes, dotés d'infrastructures de recharge électrique ;
- de prévoir une tarification avantageuse pour convaincre les citoyens d'utiliser le transport public entre ces parkings et le centre ;
- de prévoir que les principaux arrêts des transports publics, dont les gares de transit, soient facilement accessibles à tous les piétons, assurent la location de vélos ou de voitures partagées, et soient équipés de parkings pour vélos et voitures.

M. Vanackere indique que les infrastructures de recharge électrique destinées aux véhicules électriques doivent aussi pouvoir être utilisées pour les vélos.

La recommandation 95 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 96

Le Sénat recommande, dans le cadre de la transition vers une augmentation de l'immatriculation de véhicules électriques, d'investir massivement dans le placement de bornes de recharge pour les véhicules électriques et dans des infrastructures permettant l'approvisionnement des véhicules en gaz naturel liquéfié (GNL).

Mevrouw Annemie Maes merkt op dat deze aanbeveling coherent moet zijn met aanbeveling 61 en dus ook een verwijzing moet bevatten naar CNG en waterstof. De woorden « waar vloeibaar aardgas kan worden getankt (LNG) » worden aldus vervangen door de woorden « waar *compressed natural gaz* (CNG) en waterstof kan worden getankt ».

Dit voorstel wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

De aldus gewijzigde aanbeveling 96 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 97

De Senaat beveelt aan projecten aan te moedigen die bijdragen tot de geleidelijke opkomst van « smart cities », met de nadruk op duurzame mobiliteit.

Aanbeveling 97 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 98

De Senaat beveelt aan intelligente en ecologische leveringsmechanismen aan te moedigen via gemakkelijk bereikbare distributiecentra, digitale applicaties en elektrische of op aardgas rijdende voertuigen.

Aanbeveling 98 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 99

De Senaat beveelt aan om in tunnels afzuiginstallaties te voorzien en luchtzuiveringsinstallaties te verplichten.

Mevrouw Annemie Maes denkt dat afzuiginstallaties in tunnels al verplicht zijn, maar het is belangrijk om ook luchtzuiveringsinstallaties te voorzien want het kan niet de bedoeling zijn dat de vuile lucht die uit de tunnels geëvacueerd wordt, in een groene zone boven de tunnel belandt.

Volgens de heer Poschet worden korte tunnels op een vrij natuurlijke wijze geventileerd, in tegenstelling tot lange tunnels, zoals bijvoorbeeld de Troontunnel of de Leopold II-tunnel in Brussel.

Mme Annemie Maes souligne que cette recommandation doit être cohérente avec la recommandation 61 et qu'elle doit donc renvoyer aussi au GNC et à l'hydrogène. Ainsi, les mots « permettant l'approvisionnement des véhicules en gaz naturel liquéfié (GNL) » sont remplacés par les mots « permettant l'approvisionnement des véhicules en gaz naturel comprimé (GNC) et en hydrogène ».

Cette proposition est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

La recommandation 96 ainsi modifiée est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 97

Le Sénat recommande de promouvoir les projets qui concourent à l'émergence progressive des « smart cities » en se concentrant sur la mobilité durable.

La recommandation 97 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 98

Le Sénat recommande de promouvoir des mécanismes intelligents et écologiques de livraison via des centres de distribution aisément accessibles, des applications numériques et des véhicules électriques ou au gaz naturel.

La recommandation 98 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 99

Le Sénat recommande de prévoir dans les tunnels des installations d'aspiration de l'air et d'y rendre obligatoires les installations de purification de l'air.

Mme Annemie Maes pense que les installations d'aspiration de l'air sont déjà obligatoires dans les tunnels mais qu'il importe également de prévoir des installations de purification de l'air car il n'est pas concevable que l'air pollué qui est évacué des tunnels, se retrouve dans une zone verte au-dessus de ceux-ci.

Selon M. Poschet, les tunnels courts sont ventilés de manière très naturelle, contrairement aux longs tunnels comme le tunnel Trône ou le tunnel Léopold II à Bruxelles.

Aanbeveling 99 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 100

De Senaat beveelt aan de Gewesten aan te moedigen meer groen en bomen voor gezonde lucht aan te planten, in het bijzonder nabij drukke verkeersassen en woongebieden.

Voor mevrouw Waroux is deze aanbeveling belangrijk want in Wallonië werden veel bomen gekapt.

De heer Vandaele is van oordeel dat het niet aan de Senaat toekomt de Gewesten verplichtingen op te leggen.

Aanbeveling 100 wordt aangenomen met 11 tegen 2 stemmen.

Aanbeveling 101

De Senaat beveelt aan steden en gemeenten te ondersteunen bij :

- de aanleg van nieuwe bosgebieden en parken ;*
- de gerichte uitbreiding van het bestand aan laanbomen langs drukke straten en pleinen ;*
- de aanleg van stadsgroen, meer bepaald op de daken.*

De heer Poschet stelt voor de aanbeveling 101 als volgt te vervangen :

« De Senaat beveelt de steden en gemeenten aan werk te maken van meer stadsgroen door :

- de aanleg van nieuwe bosgebieden en parken ;*
- een duurzaam laanboombeheersplan met een gerichte uitbreiding langs drukke straten en pleinen ;*
- groendaken. »*

Volgens de heer Poschet is dit een meer heldere versie van de aanbeveling 101.

Dit voorstel wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

La recommandation 99 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 100

Le Sénat recommande d'encourager les Régions à planter davantage d'arbres et de verdure pour garantir un air sain, en particulier à proximité des axes de circulation fort fréquentés et des zones d'habitat.

Mme Waroux juge cette recommandation importante vu le grand nombre d'arbres abattus en Wallonie.

M. Vandaele estime qu'il n'appartient pas au Sénat d'imposer des obligations aux Régions.

La recommandation 100 est adoptée par 11 voix contre 2.

Recommandation 101

Le Sénat recommande de soutenir les villes et les communes dans :

- l'aménagement de nouvelles zones boisées et de nouveaux parcs ;*
- le développement ciblé d'allées d'arbres le long des rues et des places très fréquentées ;*
- la végétalisation urbaine, notamment sur les toits.*

M. Poschet propose de remplacer la recommandation 101 comme suit :

« Le Sénat recommande que les villes et les communes s'engagent en faveur de :

- l'aménagement de nouvelles zones boisées et de nouveaux parcs ;*
- la mise en œuvre d'un plan de gestion durable des allées d'arbres prévoyant un développement ciblé de celles-ci le long des rues et des places très fréquentées ;*
- la verdurisation des toitures. »*

Selon M. Poschet, cette version de la recommandation 101 est plus claire.

Cette proposition est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Aanbeveling 102

De Senaat beveelt aan in alle centrumsteden en Brussel volgens hetzelfde systeem prioritair lage emissiezones en, waar nodig, zelfs heel lage emissiezones in te voeren. Op middellange termijn evolueren we naar een lage emissiezone Vlaanderen, Brussel en Wallonië.

Mevrouw Waroux verduidelijkt dat die aanbeveling, naar het voorbeeld van de stad Londen, in lage emissiezones voorziet, maar ook in erg lage emissiezones.

De heer De Gucht stelt voor deze aanbeveling als volgt te vervangen : « De Senaat beveelt aan om een lage emissiezone in te voeren in de stedelijke centra waar de normen voor luchtvervuiling systematisch overschreden worden. »

Het voorstel van de heer De Gucht wordt aangenomen met 8 stemmen, bij 5 onthoudingen.

Aanbeveling 103

De Senaat beveelt aan de normen van de lage emissiezones met elkaar in overeenstemming te brengen en te pleiten voor uniformiteit op Europees niveau.

Mevrouw Annemie Maes dringt erop aan dat alle lage emissiezones in ons land volgens eenzelfde systeem en met dezelfde voorwaarden zouden werken. Eventueel zouden er ook flankerende sociale maatregelen kunnen worden genomen.

Mevrouw Waroux brengt aan dat men in Duitsland ook lage emissiezones heeft, die verschillen naar gelang van de stad. Dat leidt tot verwarring en dus moet er een eenvormig systeem in België worden ingevoerd.

Aanbeveling 103 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 104

De Senaat beveelt aan dat de gemeenten werken met één geïntegreerd luchtbeleid. Dit houdt in :

– dat de kernen van steden en gemeenten autoluw worden gemaakt ;

Recommandation 102

Le Sénat recommande d'instaurer en priorité des zones à faibles émissions, voire, si nécessaire, des zones à très faibles émissions dans tous les centres urbains et à Bruxelles selon le même système. À moyen terme, il faut évoluer vers une ZFE pour la Flandre, pour Bruxelles et pour la Wallonie.

Mme Waroux précise que cette recommandation prévoit, à l'instar de la ville de Londres, des zones à faibles émissions mais aussi des zones à très faibles émissions.

M. De Gucht propose de remplacer cette recommandation comme suit : « Le Sénat recommande d'instaurer une zone à faibles émissions dans les centres urbains où les normes en matière de pollution atmosphérique sont systématiquement dépassées. »

La proposition de M. De Gucht est adoptée par 8 voix et 5 abstentions.

Recommandation 103

Le Sénat recommande d'harmoniser les normes des « zones à faibles émissions » et de plaider pour une uniformisation européenne.

Mme Annemie Maes souligne que toutes les zones à faibles émissions dans notre pays devraient fonctionner suivant le même système et les mêmes conditions. Des mesures sociales d'accompagnement pourraient également être prises.

Mme Waroux ajoute qu'en Allemagne, on connaît également des zones à faibles émissions, différentes d'une ville à l'autre. Cela prête à confusion et dès lors, il faut instaurer un système uniforme en Belgique.

La recommandation 103 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 104

Le Sénat recommande que les communes adoptent une politique intégrée de la qualité de l'air. Cela implique :

– d'instaurer une circulation restreinte dans les centres des villes et des communes ;

– dat de omgeving van scholen, crèches, sportinfrastructuur en rust- en verzorgingstehuizen extra wordt beschermd ;

– dat de schoolomgevingen prioritair worden aangepakt door een veralgemening van schoolstraten of fietsstraten.

Het eerste gedachtestreepje wordt verworpen met 7 tegen 5 stemmen, bij 1 onthouding.

De tweede en derde gedachtestreepjes worden aangenomen met 11 tegen 2 stemmen.

De aldus gewijzigde aanbeveling 104 wordt aangenomen met 11 tegen 2 stemmen.

Aanbeveling 105

De Senaat beveelt aan dat de gemeenten lokale informatie en best practices verspreiden naar en delen met vergelijkbare gemeenten. Zo kan een intergemeentelijk netwerk rond schone lucht informatie uitwisselen en kunnen de Vlaamse Vereniging voor Steden en Gemeenten (VVSG), Brulocalis (Vereniging Stad en Gemeenten van Brussel) of de Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW) intern en onderling samenwerken. Dit kan breder gekaderd worden in het Burgemeestersconvenant dat nu al de klimaatopwarming bestrijdt.

Mevrouw Waroux vindt het nuttig om een bepaling te hebben zoals het burgemeestersconvenant dat zowel de klimaatverandering als de luchtvervuiling beoogt.

Aanbeveling 105 wordt aangenomen met 11 tegen 2 stemmen.

9. DE HOUTVERBRANDING

Aanbeveling 106

De Senaat beveelt aan in het Belgisch energiepact het gebruik van moderne verwarmingsinstallaties op hout alleen te overwegen als tussentijdse oplossing die noodzakelijk is om aardgas geleidelijk aan te elimineren als verwarmingsbrandstof, als laatste redmiddel en in een overgangsperiode die zo kort mogelijk moet zijn.

De heer Vanackere benadrukt dat het woord « pact » geen verlies van bevoegdheden impliceert. Een pact maken vertrekt steeds vanuit de logica dat de instemming

– que les alentours des écoles, des crèches, des infrastructures sportives et des maisons de repos et de soins bénéficient d'une protection renforcée ;

– que l'on agisse en priorité aux abords des écoles en généralisant les rues réservées aux écoliers à certaines heures ou les rues réservées au vélo.

Le premier tiret est rejeté par 7 voix contre 5 et 1 abstention.

Les deuxième et troisième tirets sont adoptés par 11 voix contre 2.

La recommandation 104 ainsi modifiée est adoptée par 11 voix contre 2.

Recommandation 105

Le Sénat recommande que les communes diffusent les informations locales et les bonnes pratiques et les échangent avec des communes similaires. Cela permet à un réseau de communes d'échanger des informations sur la qualité de l'air et à l'Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW), à Brulocalis (Association de la Ville et des Communes de Bruxelles) et à la Vlaamse Vereniging voor Steden en Gemeenten (VVSG) de coopérer, en interne et entre elles. Cette initiative peut s'inscrire dans le cadre plus large de la Convention des maires contre le changement climatique.

Mme Waroux trouve utile d'avoir un dispositif comme ladite Convention des maires qui vise à la fois le changement climatique et la pollution de l'air.

La recommandation 105 est adoptée par 11 voix contre 2.

9. LA COMBUSTION DE BOIS

Recommandation 106

Le Sénat recommande de n'envisager, dans le pacte énergétique belge, le recours aux chauffages au bois modernes comme solution intermédiaire nécessaire à l'élimination progressive du gaz naturel comme moyen de chauffage, qu'en dernier recours et dans une période transitoire qui doit être la plus courte possible.

M. Vanackere insiste sur le fait que le mot « pacte » n'implique aucune perte de compétences. Logiquement, faire un pacte nécessite à la base l'accord de toutes les

vereist van alle betrokken partijen. Wenst een partij die niet te geven, dan komt het pact er niet.

De heer Vandaele vindt het niet nodig over alles een pact te sluiten.

De heer Vanackere stipt aan dat het Belgisch energiepact waarvan sprake in deze aanbeveling, al bestaat.

De heer Mouyard is het niet eens met deze aanbeveling.

Mevrouw Waroux legt uit dat deze aanbeveling gebaseerd is op de hoorzitting met de heer Fierens van IRCEL. Deze aanbeveling kan gezien worden in het licht van de keuze tussen een aanpak die vooral focust op luchtkwaliteit, dan wel een die focust op klimaat. Bepaalde maatregelen die het klimaat ten goede komen kunnen negatief zijn voor de luchtkwaliteit.

Aanbeveling 106 wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen.

Aanbeveling 107

De Senaat beveelt aan dat de verschillende overheden een duidelijk beeld verwerven van het aantal verwarmingsinstallaties op hout en open haarden in gebruik.

Aanbeveling 107 wordt zonder verdere bespreking aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 108

De Senaat beveelt aan dat de verschillende overheden een beleid voeren om oude, vervuilende verwarmingsinstallaties op hout te vervangen via een premiestelsel of via een ander stimulerend of sensibiliserend instrument.

Mevrouw Annemie Maes pleit voor een transversaal beleid om op termijn alle houtkachels te vervangen door meer duurzame alternatieven. Het kan niet dat in het ene Gewest een bepaald type kachel wel wordt aanvaard en in het andere Gewest niet.

De heer Mouyard antwoordt dat moderne houtkachels in niets te vergelijken zijn met de vroegere, oude kachels. Dank zij de vooruitgang van de technologie (o.a. filters en dergelijke) stoten zij nu veel minder schadelijke stoffen uit. Dat moet ook tot uiting komen.

parties concernées. Si une partie n'est pas d'accord, il n'y aura pas de pacte.

Pour M. Vandaele, il n'est pas nécessaire de conclure un pacte sur tout.

M. Vanackere souligne que le pacte énergétique belge dont il est question dans cette recommandation existe déjà.

M. Mouyard ne peut se rallier à cette recommandation.

Mme Waroux précise que cette recommandation est basée sur l'audition de M. Fierens de la Cellule interrégionale de l'environnement (CELINE). Cette recommandation s'inscrit dans le cadre du choix entre une approche qui se focalise sur la qualité de l'air, et une approche qui est axée sur le climat. Certaines mesures favorables au climat peuvent avoir une incidence négative sur la qualité de l'air.

La recommandation 106 est rejetée par 10 voix contre 3.

Recommandation 107

Le Sénat recommande que les différentes autorités aient une vision claire du nombre d'installations de chauffage au bois et de feux ouverts utilisés.

La recommandation 107 est adoptée sans autre discussion par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 108

Le Sénat recommande que les différentes autorités mènent une politique visant à remplacer les anciennes installations de chauffage au bois polluantes, par le biais d'un système de prime ou d'un autre mécanisme d'encouragement ou de sensibilisation.

Mme Annemie Maes plaide pour une politique transversale en vue de remplacer, à terme, tous les poêles au bois par des alternatives plus durables. Il n'est pas concevable qu'un certain type de poêle soit accepté dans une Région et pas dans l'autre.

M. Mouyard répond que les poêles au bois modernes ne sont en rien comparables aux anciens poêles. Grâce aux progrès de la technologie (entre autres au niveau des filtres), ils émettent à présent beaucoup moins de substances nocives. Il fallait aussi le préciser.

Mevrouw Annemie Maes is het hier niet mee eens. Zo heeft de heer Fierens van IRCEL tijdens zijn uiteenzetting uitgelegd dat zelfs de schoonste houtverbrandingskachel, uitgerust met de modernste technologie, nog steeds 150 keer meer fijnstof produceert dan een verwarming op aardgas (voor een oude kachel is dat 800 keer).

Ook mevrouw Waroux verwijst naar de hoorzittingen waaruit bleek dat zelfs de modernste kachels met de nieuwste technologie nog altijd veel vervuilen.

De heer Mouyard verkiest aanbevelingen die stellen dat de technologie van houtkachels moet evolueren om ze milieuvriendelijker te maken. Hij pleit ervoor in te zetten op technologische vooruitgang.

Voor de heer Henry moeten we consequent zijn, zowel met de inhoud van het informatieverslag over het intra-Belgisch besluitvormingsproces inzake *burden sharing* met betrekking tot klimaatdoelstellingen (stuk Senaat, nr. 6-253/2), als met de inhoud van de resolutie van het Waals Parlement over het klimaat.

De technologie zal uiteraard evolueren en dat moeten we aanmoedigen, maar dat zal duidelijk onvoldoende zijn. Auto's vervulden vijftig jaar geleden meer dan de huidige wagens, maar de totale vervuiling neemt zeker niet af, integendeel, neemt zelfs toe omdat er steeds meer auto's rijden.

Om tot een volledige decarbonisatie van onze samenleving te komen tegen 2050, mogen we geen tijd meer verloren laten gaan. Doen alsof het volstaat dat de technologie evolueert, is mathematisch niet mogelijk.

Mevrouw Morreale stelt voor aanbeveling 108 als volgt aan te vullen : « Wat de verschillende energierenovatiesubsides betreft, zal deze subsidie aan het gezinsinkomen moeten worden gekoppeld en aanzienlijk moeten worden verhoogd voor gezinnen met een laag inkomen die zich geen nieuwe installaties kunnen veroorloven. »

Mevrouw Waroux stelt voor om in aanbeveling 108 de woorden « door een duurzamer alternatief » in te voegen tussen de woorden « te vervangen » en de woorden « via een premiestelsel ».

Spreekster legt uit dat indien men de zin ongewijzigd laat, de woorden « om oude, vervuilende verwarmingsinstallaties op hout te vervangen » lijken te suggereren dat ze verplicht moeten worden vervangen door nieuwe,

Mme Annemie Maes ne partage pas ce point de vue. Ainsi, M. Fierens de CELINE a expliqué, lors de son exposé, que les poêles à combustion au bois les plus propres, dotés des technologies les plus modernes, produisaient encore 150 fois plus de particules fines (800 fois plus pour un ancien poêle) qu'un chauffage central au gaz naturel.

Mme Waroux se réfère également aux auditions, dont il est ressorti que même les poêles les plus modernes dotés des technologies les plus récentes sont toujours très polluants.

M. Mouyard préfère les recommandations demandant que la technologie des poêles au bois devienne plus écologique. Il plaide pour que l'on mise sur les progrès technologiques.

M. Henry estime que nous devons être cohérents, tant au niveau du contenu du rapport d'information sur le processus décisionnel intra-belge en matière de répartition de l'effort climatique au regard des objectifs climatiques (doc. Sénat, n° 6-253/2) qu'au niveau de la résolution du Parlement wallon sur le climat.

Il va de soi que la technologie évoluera et nous devons stimuler ce processus mais ce sera clairement insuffisant. Les voitures d'il y a cinquante ans polluaient davantage que les voitures actuelles, mais la pollution globale ne diminue certainement pas ; au contraire, elle augmente du fait qu'il y a de plus en plus de voitures en circulation.

Si nous voulons aboutir à une entière décarbonisation de notre société en 2050, nous n'avons plus de temps à perdre. Mathématiquement, on ne peut plus faire comme s'il suffisait que la technologie évolue.

Mme Morreale propose de compléter la recommandation 108 par ce qui suit : « Comme pour les diverses primes à la rénovation énergétique, cette prime devra être propositionnelle aux revenus du ménage et fortement majorée pour les ménages à faible revenus qui n'ont pas les moyens d'acheter de nouvelles installations. »

Mme Waroux propose d'insérer les mots « par une alternative plus durable » entre les mots « de chauffage au bois polluantes » et les mots « par le biais d'un système de prime » à la recommandation 108.

L'intervenante explique qu'en laissant la phrase en l'état, « remplacer les anciennes installations de chauffage au bois polluantes » laisse entendre que ce remplacement doit obligatoirement se faire pour de nouvelles

minder vervuilende installaties op hout. Door de woorden « door een duurzamer alternatief » toe te voegen, geeft de zin duidelijker aan dat de bestaande installaties moeten worden vervangen ofwel door minder vervuilende verwarmingsinstallaties op hout ofwel door andere verwarmingsinstallaties die aanzienlijk minder fijne deeltjes uitstoten, hetgeen het beoogde doel is.

Deze twee voorstellen worden verworpen met 8 tegen 5 stemmen.

Aanbeveling 108 wordt aangenomen met 9 stemmen, bij 4 onthoudingen.

Aanbeveling 109

De Senaat beveelt aan een kwaliteitslabel te ontwikkelen voor de brandstof die wordt gebruikt in verwarmingsinstallaties op hout en pellets.

Aanbeveling 109 wordt zonder verdere besprekking aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 110

De Senaat beveelt aan dat de verschillende overheden een periodiek nazicht van verwarmingsinstallaties op hout invoeren. Tijdens dit onderhoud moeten de gebruikers geïnformeerd worden over het correct en milieuvriendelijk gebruik van de installatie.

Aanbeveling 110 wordt zonder verdere besprekking aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 111

De Senaat beveelt aan het gebruik van open haarden te ontraden in nieuwe stedenbouwkundige verordeningen en bij renovaties.

Aanbeveling 111 wordt verworpen met 8 tegen 5 stemmen.

Aanbeveling 112

De Senaat beveelt aan zeer vervuilende houtkachels te verbieden en bij andere houtkachels verplicht een filter te plaatsen om fijnstof te weren. Hierbij is het essentieel dat er bijkomende controles worden georganiseerd op de naleving van deze bepalingen.

installations de chauffage au bois, moins polluantes. En ajoutant « par une alternative plus durable », la phrase indique plus clairement que ce remplacement se fera au profit soit de chauffages au bois moins polluants, soit d'autres moyens de chauffages, qui dégagent nettement moins de particules fines, ce qui est l'objectif recherché.

Ces deux propositions sont rejetées par 8 voix contre 5.

La recommandation 108 est adoptée par 9 voix et 4 abstentions.

Recommandation 109

Le Sénat recommande de développer un label de qualité pour le combustible utilisé dans les installations de chauffage au bois et à pellets.

La recommandation 109 est adoptée sans autre discussion par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 110

Le Sénat recommande que les différentes autorités instaurent une révision périodique des installations de chauffage au bois. Lors de l'entretien, les utilisateurs doivent être informés sur l'usage correct et écologique de l'installation.

La recommandation 110 est adoptée sans autre discussion par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 111

Le Sénat recommande de décourager l'utilisation de feux ouverts dans de nouveaux règlements d'urbanisme et dans le cadre de rénovations.

La recommandation 111 est rejetée par 8 voix contre 5.

Recommandation 112

Le Sénat recommande d'interdire les poêles à bois très polluants et de rendre le placement d'un filtre d'élimination des particules fines obligatoire sur les autres poêles à bois. À cet égard, il est essentiel que des contrôles complémentaires soient organisés en vue de veiller au respect de ces dispositions.

Mevrouw Morreale stelt voor aanbeveling 112 als volgt aan te vullen : « Er moet een financiële stimulans komen voor mensen met een zeer laag inkomen die door dit verbod gedwongen worden om hun verwarmingsinstallatie te vervangen. »

Het voorstel van mevrouw Morreale wordt verworpen met 7 tegen 5 stemmen, bij 1 onthouding.

Aanbeveling 112 wordt verworpen met 6 tegen 3 stemmen, bij 4 onthoudingen.

10. DE LANDBOUW

Aanbeveling 113

De Senaat beveelt aan de wettelijke instrumenten te ontwikkelen die ertoe aanzetten meer technologische middelen te gebruiken die de uitstoot van ammoniak kunnen doen dalen bij het uitstrooien van meststoffen of dierlijke meststoffen op de velden.

Aanbeveling 113 wordt zonder verdere bespreking aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 114

De Senaat beveelt aan de bevolking te informeren over de impact van de veeteelt, met inbegrip van de bioveeteelt, op de luchtvervuiling en meer bepaald op de uitstoot van ammoniak.

De heer Mouyard heeft bezwaar tegen een aanbeveling over de veeteelt.

Mevrouw Morreale heeft bezwaar tegen de verwijzing naar de bio-veeteelt.

Mevrouw Waroux legt uit dat uit de hoorzitting van VITO bleek dat de landbouw verantwoordelijk is voor 94 % van de uitstoot van ammoniak en dat er daarbij weinig verschil is tussen gewone en biolandbouw. Het aantal dieren in een bedrijf maakt wel een verschil.

Mevrouw Annemie Maes stelt vast dat raken aan de veeteelt voor sommigen blijkbaar een taboe is. Toch moet de bevolking geïnformeerd worden over de impact van de veeteelt op luchtvervuiling en meer bepaald op de uitstoot van ammoniak. Het is een feit dat 94 % van de ammoniakuitstoot te wijten is aan de veeteelt.

Mme Morreale propose de compléter la recommandation 112 par ce qui suit : « Un incitant financier doit être prévu pour les personnes qui ont de très faibles revenus et qui seraient contraints par cette interdiction à changer leurs installations de chauffage. »

La proposition de Mme Morreale est rejetée par 7 voix contre 5 et 1 abstention.

La recommandation 112 est rejetée par 6 voix contre 3 et 4 abstentions.

10. L'AGRICULTURE

Recommandation 113

Le Sénat recommande de développer les outils réglementaires favorisant l'utilisation des moyens technologiques permettant de diminuer les émanations d'ammoniaque lors d'épandage d engrais ou d'effluents d'élevage sur les champs.

La recommandation 113 est adoptée sans autre discussion par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 114

Le Sénat recommande d'informer la population de l'impact de l'élevage, y compris bio, sur la pollution de l'air, et notamment sur les émissions d'ammoniac.

M. Mouyard émet des réserves quant à une recommandation relative à l'élevage.

Mme Morreale déplore la référence à l'élevage bio.

Mme Waroux explique que lors de l'audition des représentants du VITO, il est apparu que l'agriculture était responsable de 94 % des émissions d'ammoniaque et qu'à cet égard, il n'y a guère de différence entre l'agriculture conventionnelle et l'agriculture biologique. Par contre, le nombre d'animaux dans une exploitation a toute son importance.

Mme Annemie Maes constate que pour d'aucuns, toucher à l'élevage est un tabou. Pourtant, la population doit être informée de l'impact de l'élevage sur la pollution atmosphérique, et en particulier sur les émissions d'ammoniaque. Il est clair que 94 % des émissions d'ammoniaque sont dues au secteur de l'élevage.

Aanbeveling 114 wordt verworpen met 8 tegen 3 stemmen, bij 2 onthoudingen.

11. DE FISCALITEIT

Aanbeveling 115

De Senaat beveelt aan de fiscaliteit te richten op consumptiepatronen die de luchtkwaliteit ten goede komen, waarbij voertuigen met lage of nulemissiemotoren worden aangemoedigd, zodat de aandacht van de burgers naar die voertuigen wordt getrokken.

De heer Prévot is van mening dat dit soort fiscale maatregel nadelige gevolgen kan hebben voor mensen die het zich niet kunnen veroorloven van auto te veranderen. Om dit soort wagen aan te schaffen, moeten er stimulansen worden ingebouwd voor lage inkomens. Vooral in het Waals Gewest zijn mensen met een laag inkomen vaak genoodzaakt een tweedehandsauto te kopen die niet voldoet op ecologisch gebied.

Mevrouw Annemie Maes stipt aan dat, vooral in het Brussels en Vlaams Gewest, de sociaal zwakkere minder getroffen zijn door deze maatregel omdat zij meestal geen wagen hebben, in tegenstelling tot de midden en hogere klasse die vaak een tweede wagen hebben.

Aanbeveling 115 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 116

De Senaat beveelt aan fiscale stimulansen aan de burger te geven zodat zij zachte vervoermiddelen en/of openbaar vervoer gebruiken in ruil voor het opgeven van het gebruik van de auto.

Mevrouw Morreale stelt voor aanbeveling 116 als volgt aan te vullen : « Een eerste billijke en stimulerende fiscale maatregel zou erin bestaan het btw-tarief te verlagen tot 6 % bij de aankoop van een fiets. »

Mevrouw Zrihen wijst erop dat een fiets geen luxeproduct is en dat daarom het btw-tarief moet worden verlaagd.

Dit voorstel wordt verworpen met 7 tegen 5 stemmen.

De heer Mouyard stelt voor aanbeveling 116 te vervangen door wat volgt : « De Senaat beveelt aan fiscale

La recommandation 114 est rejetée par 8 voix contre 3 et 2 abstentions.

11. LA FISCALITÉ

Recommandation 115

Le Sénat recommande de réorienter la fiscalité vers des modes de consommation plus respectueux de la qualité de l'air, en promouvant les moteurs à faibles émissions ou zéro émission, afin que les citoyens soient orientés vers ces véhicules.

M. Prévot estime que ce type de mesure fiscale risque d'avoir un impact défavorable sur les personnes qui n'ont pas les moyens de changer de véhicule. Il faut prévoir des incitants pour les bas revenus afin de pouvoir acquérir ce type de véhicule. Surtout en Région wallonne, les personnes à bas revenu sont souvent obligées de s'acheter une voiture d'occasion qui ne répond pas aux conditions en matière écologique.

Mme Annemie Maes souligne que les personnes en situation de précarité sont moins concernées par cette mesure, surtout dans les Régions flamande et bruxelloise, parce qu'en général, elles ne possèdent pas de voiture, contrairement aux personnes issues des classes moyenne et supérieure, qui ont souvent une deuxième voiture.

La recommandation 115 est adoptée par 11 voix et 2 abstentions.

Recommandation 116

Le Sénat recommande de soutenir fiscalement les citoyens pour qu'ils utilisent les modes doux et/ou les transports publics en contrepartie de l'abandon de l'utilisation de leur véhicule.

Mme Morreale propose de compléter la recommandation 116 par ce qui suit : « Une première mesure fiscale juste et incitative serait l'abaissement à 6 % du taux de TVA applicable lors de l'achat d'une bicyclette. »

Mme Zrihen signale qu'une bicyclette n'est pas un produit de luxe et il convient donc d'abaisser le taux de TVA.

Cette proposition est rejetée par 7 voix contre 5.

M. Mouyard propose de remplacer la recommandation 116 par ce qui suit : « Le Sénat recommande de

stimulansen aan de burger te geven zodat zij zachte vervoermiddelen en/of openbaar vervoer gebruiken. »

Het voorstel om de aanbeveling 116 te vervangen, wordt aangenomen met 9 stemmen, bij 3 onthoudingen.

Aanbeveling 117

De Senaat beveelt aan gedeelde mobiliteit te veralgemenen (deelauto's, carpooling) dankzij een aangepaste fiscaliteit en door ervoor te zorgen dat elke persoon die hetzelfde beroep uitoefent dezelfde rechten en plichten heeft.

De heer Mouyard stelt voor aanbeveling 117 te vervangen door wat volgt : « De Senaat beveelt aan gedeelde mobiliteit te veralgemenen (deelauto's, carpooling) dankzij een fiscaliteit die het gebruik hiervan stimuleert. »

Mevrouw Zrihen is geen voorstander van een systeem van commerciële concurrentie voor carpoolen. Er is een verschil tussen wetgeving en fiscaliteit, al naargelang het om een commercieel of niet-commercieel systeem gaat.

Het voorstel om aanbeveling 117 te vervangen, wordt aangenomen met 9 stemmen, bij 3 onthoudingen.

Aanbeveling 118

De Senaat beveelt aan :

- alle fiscale acties voor de ontDieseling van het Belgisch autopark te versnellen ;*
- de huidige verhoging van de accijnzen op diesel voort te zetten ;*
- de accijnzen op diesel en benzine te verhogen ;*
- de ondersteuning van professionele diesel weg te werken.*

Het eerste streepje van deze aanbeveling wordt verworpen met 7 tegen 5 stemmen.

Het tweede streepje wordt verworpen met 9 stemmen tegen 1 stem, bij 2 onthoudingen.

Het derde streepje wordt verworpen met 9 tegen 2 stemmen, bij 1 onthouding.

soutenir fiscalement les citoyens pour qu'ils utilisent les modes doux et/ou les transports publics. »

La proposition visant à remplacer la recommandation 116 est adoptée par 9 voix et 3 abstentions.

Recommandation 117

Le Sénat recommande de généraliser la mobilité partagée (voitures partagées, covoiturage) grâce à une fiscalité adaptée et en s'assurant que chaque acteur qui effectue le même métier bénéficie des mêmes droits et devoirs.

M. Mouyard propose de remplacer la recommandation 117 par ce qui suit : « Le Sénat recommande de généraliser la mobilité partagée (voitures partagées, covoiturage) grâce à une fiscalité adaptée. »

Mme Zrihen ne souhaite pas qu'un dispositif de concurrence commerciale soit mis en place en matière de covoiturage. Il y a une différence entre la législation et la fiscalité selon qu'il s'agisse d'un dispositif commercial ou non commercial.

La proposition visant à remplacer la recommandation 117 est adoptée par 9 voix et 3 abstentions.

Recommandation 118

Le Sénat recommande :

- d'accélérer toutes les actions fiscales visant la dédiésélisation du parc automobile belge ;*
- de poursuivre le relèvement des accises sur le diesel en cours ;*
- d'augmenter les accises sur le diesel et l'essence ;*
- de supprimer les mesures de soutien au diesel professionnel.*

Le texte de la recommandation présenté après le premier tiret est rejeté par 7 voix contre 5.

Le texte présenté après le deuxième tiret est rejeté par 9 voix contre 1 et 2 abstentions.

Le texte présenté après le troisième tiret est rejeté par 9 voix contre 2 et 1 abstention.

Het vierde streepje van deze aanbeveling wordt verworpen met 7 tegen 2 stemmen, bij 3 onthoudingen.

Aanbevelingen 119 en 120

119. De Senaat beveelt aan zo snel mogelijk de slimme kilometerheffing voor personenwagens in te voeren, die rekening houdt met het moment en de plaats waarop de wagen wordt gebruikt, de aanwezigheid van alternatieven en de milieu-impact van de wagen.

De slimme kilometerheffing kan gewestelijke verkeersbelastingen vervangen.

120. De Senaat beveelt aan, in afwachting van de slimme kilometerheffing, om de CO₂-emissies en de euronorm van het voertuig in aanmerking te nemen bij de berekening van de verkeersbelastingen en de belasting op de inverkeerstelling van alle voertuigen, ongeacht het rechtsstatuut van de eigenaar.

Mevrouw Waroux wenst meer uitleg over het concept « slimme » kilometerheffing. Ook de heer Henry wenst meer verduidelijking.

Mevrouw Annemie Maes legt uit dat een « slimme » kilometerheffing een belasting is die geheven wordt op autorijken en die daarbij rekening houdt met verschillende parameters, zoals het tijdstip waarop gereden wordt (gaande van 0 euro op een zondagochtend tot bijvoorbeeld 100 euro op een maandagochtend tussen 6 en 9 uur), het type van weg (gewestweg of smalle straat), de aanwezigheid van openbaar vervoer en uiteraard ook de milieu-impact van de wagen.

Een dergelijk systeem houdt in dat er een toestel wordt gemonteerd in de wagen waarna satellieten de wagen waarnemen en kunnen vaststellen waar en wanneer die wagen rijdt. Deze technologie bestaat al.

Mevrouw Waroux vraagt zich af of personen die in landelijke gebieden wonen, en die bijgevolg dikwijls lange afstanden moeten afleggen en zelden beschikken over voldoende openbaar vervoer, dan niet gepenaliseerd worden.

Mevrouw Annemie Maes antwoordt dat uiteraard rekening kan gehouden worden met dergelijke situaties. Het tarief kan gemodelleerd worden en daarom heet het een « slimme » heffing. Elk Gewest kan zelf beslissen welke parameters zij zal hanteren om een wagen al dan niet in het verkeer toe te laten. Het Waalse platteland is een ander gegeven dan de ochtendspits in Brussel.

Le texte de la recommandation présenté après le quatrième tiret est rejeté par 7 voix contre 2 et 3 abstentions.

Recommandations 119 et 120

119. Le Sénat recommande d'instaurer au plus vite le prélèvement kilométrique intelligent pour les voitures, qui tient compte du moment et du lieu où la voiture est utilisée, de la présence d'alternatives et de l'impact environnemental de la voiture.

Le prélèvement kilométrique intelligent peut remplacer les taxes de circulation régionales.

120. Le Sénat recommande, dans l'attente d'un prélèvement kilométrique intelligent, de prendre en compte les émissions de CO₂ ainsi que la norme euro du véhicule dans le calcul des taxes de circulation ainsi que de mise en circulation de tous les véhicules, quel que soit le statut juridique de son propriétaire.

Mme Waroux aimerait en savoir davantage sur le concept de prélèvement kilométrique « intelligent ». M. Henry aussi souhaite plus d'explications à ce sujet.

Mme Annemie Maes explique qu'un prélèvement kilométrique « intelligent » est une taxe perçue sur la conduite d'une voiture et qui tient compte de différents paramètres, tels que le temps de conduite (de 0 euro le dimanche matin à 100 euros, par exemple, le lundi matin entre 6 et 9 heures), le type de route (voie régionale ou rue étroite), la présence de transports en commun et, bien sûr, l'impact environnemental de la voiture.

Un tel système implique qu'un appareil est installé dans la voiture, ce qui permet alors aux satellites de l'observer et de déterminer où et quand elle roule. Cette technologie existe déjà.

Mme Waroux se demande si ce système ne risque pas de pénaliser les personnes qui vivent dans des zones rurales, sont donc souvent amenées à parcourir de longues distances et ont rarement accès à une offre de transports en commun suffisante.

Mme Annemie Maes répond que l'on peut évidemment tenir compte de ce genre de situations. Le tarif du prélèvement peut être modulé et c'est la raison pour laquelle il est qualifié d'intelligent. Chaque Région peut choisir elle-même le paramètre qu'elle appliquera pour autoriser ou non une voiture à circuler. Il y a une grande différence selon que l'on circule dans la campagne wallonne ou à Bruxelles à l'heure de pointe du matin.

De heer Henry is van oordeel dat moet verduidelijkt worden welke elementen een rol spelen bij het bepalen van de heffing. De wijze waarop het systeem geparamétreerd zal worden, is heel belangrijk. In Wallonië bestaat er momenteel geen eensgezindheid over een dergelijke heffing. Als de Senaat zich zou uitspreken door precieze parameters voor te stellen, zoals bijvoorbeeld het aanbod van openbaar vervoer, de bescherming van inwoners in rurale gebieden, het al dan niet bestaan van alternatieven, enz., dan zou het duidelijk worden waarover een politiek akkoord mogelijk is. Als het alleen om het aantal gereden kilometers gaat, dreigt een blokkering want dat leidt tot discriminatie tussen de burgers, afhankelijk van hun woonplaats.

Mevrouw Brouwers verwijst naar het artikel « Kilometerheffing verhoogt algemene welvaart » in de krant *De Standaard* van 28 mei 2018, waarin de positieve gevolgen van een kilometerheffing (onder andere een verlaging van de personenbelasting) werden opgesomd. De studie werd uitgevoerd door onderzoekers van *Transport & Mobility* en de KU Leuven.

Een kilometerheffing is natuurlijk een politieke keuze, maar er zijn dus zeker gezondheidsvoordelen, minder files, enz.

VIAPASS regelt al de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens. Het zou op korte termijn hetzelfde kunnen doen voor personenwagens.

Mevrouw Brouwers onderstreept wel dat een slimme kilometerheffing geen verdoken belastingverhoging kan zijn en er dus alleen maar kan komen indien andere belastingen met betrekking tot autorijden worden afschafft of verminderd. Het gebruik van de auto wordt afgeraden, niet het bezit ervan.

Mevrouw Annemie Maes ziet ook een draagvlak voor deze heffing bij de bedrijven. VOKA, UNIZO en andere hebben duidelijk aangegeven voorstander te zijn van de slimme kilometerheffing, mits het schrappen van andere verkeersbelastingen, zoals de belasting op de inverkeerstelling. Het moet een neutrale operatie zijn die eerlijker is voor de gebruiker.

Volgens Agoria zou de nodige technologie om een heffing in te voeren, nu al bestaan. Het is een kwestie van de juiste apparatuur in de auto te installeren en de juiste informatiesystemen en technologie te implementeren.

Mevrouw Morreale verwijst naar de debatten die

M. Henry pense qu'il faut préciser les éléments qui jouent un rôle dans la fixation du prélèvement. La manière dont le système sera paramétré est très importante. En Wallonie, il n'y a pas d'unanimité actuellement sur l'instauration d'un tel prélèvement. Si le Sénat se prononçait en proposant des paramètres précis, comme l'offre de transports publics, la protection des habitants dans les zones rurales, l'existence ou non d'alternatives, etc., on saurait alors clairement sur quels points un accord politique est possible. Si le nombre de kilomètres parcourus est le seul paramètre retenu, cela risque de mener au blocage ; en effet, ce paramètre crée une discrimination entre les citoyens, en fonction de leur lieu de résidence.

Mme Brouwers se réfère à l'article « *Kilometerheffing verhoogt algemene welvaart* », paru dans le journal *De Standaard* du 28 mai 2018, dans lequel les effets positifs d'un prélèvement kilométrique (notamment, une réduction de l'impôt des personnes physiques) ont été énumérés. L'étude a été réalisée par les chercheurs de *Transport & Mobility* et de la *KU Leuven*.

L'instauration d'un prélèvement kilométrique relève évidemment d'un choix politique, mais elle entraîne certainement des avantages en termes de santé, une diminution des embouteillages, etc.

VIAPASS règle déjà l'instauration d'un prélèvement kilométrique pour les camions. Il pourrait en être de même à court terme pour les voitures particulières.

Mme Brouwers souligne toutefois qu'un prélèvement kilométrique intelligent ne saurait constituer une augmentation d'impôt déguisée et qu'il ne peut être instauré que si d'autres taxes relatives à la conduite d'un véhicule sont supprimées ou diminuées. On déconseille l'usage de la voiture, pas sa possession.

Mme Annemie Maes pense que ce prélèvement bénéficie aussi du soutien des entreprises. Plusieurs organisations, dont le VOKA et UNIZO, ont clairement fait savoir qu'elles étaient favorables au prélèvement kilométrique intelligent, à condition que d'autres taxes liées à la conduite d'un véhicule soient supprimées, comme la taxe de mise en circulation. Il doit s'agir d'une opération neutre qui soit plus équitable pour l'usager.

Selon Agoria, la technologie nécessaire pour introduire le prélèvement existerait déjà. Il s'agit d'installer le bon équipement dans la voiture et d'utiliser la technologie et les systèmes d'information adéquats.

Mme Morreale renvoie aux débats qui ont eu lieu à ce

hierover in het Waals Parlement werden gevoerd. De drie grootste politieke fracties hebben een negatief advies gegeven over een dergelijke heffing.

Mevrouw Waroux zegt dat het Waals Gewest momenteel geen rekening houdt met de CO₂-emissies en de EURO-norm van het voertuig. In Vlaanderen gebeurt het enkel voor wegvervoer van particulieren maar nog niet voor bedrijfswagens.

Mevrouw Morreale merkt op dat omschakelen naar een ecologische wagen voor veel personen financieel niet vanzelfsprekend is. Het zou dus nodig zijn begeleidende maatregelen te voorzien voor personen met een laag inkomen.

De heer De Gucht stelt voor de aanbevelingen 119 en 120 als volgt te vervangen : « De Senaat beveelt aan om bij de belasting op de in verkeerstelling (BIV) en de verkeersbelasting rekening te houden met de CO₂-emissie, de EURO-norm en de impact op de luchtkwaliteit van het voertuig en dat de Gewesten op korte termijn een akkoord sluiten met betrekking tot de belasting op de in verkeerstelling en de verkeersbelasting van leasingwagens, rekening houdend met de drie genoemde parameters.

Bij een eventueel akkoord tussen de Gewesten om een slimme kilometerheffing voor personenwagens in te voeren, wordt bij de vaststelling van de tarieven per kilometer met dezelfde parameters rekening gehouden. »

Het voorstel ter vervanging van de aanbevelingen 119 en 120 wordt aangenomen met 7 tegen 3 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Aanbeveling 121

De Senaat beveelt aan de fiscale regeling voor salariswagens grondig te herzien en andere manieren te onderzoeken om de fiscale last op arbeid te verlichten dan alleen regelingen inzake mobiliteit.

Aanbeveling 121 wordt verworpen met 7 tegen 5 stemmen.

Aanbeveling 122

De Senaat beveelt aan om de reële kilometersafstrek van de personenbelasting te berekenen in verhouding tot de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen.

sujet au Parlement wallon. Les trois principaux groupes politiques ont émis un avis négatif sur l'instauration d'un tel prélèvement.

Mme Waroux indique qu'actuellement, la Région wallonne ne tient pas compte des émissions de CO₂ ni de la norme EURO du véhicule. La Flandre le fait pour le transport routier de particuliers mais pas encore pour les voitures de société.

Mme Morreale fait remarquer que pour de nombreuses personnes, il n'est pas évident financièrement de passer à un véhicule écologique. Il faut donc prévoir des mesures d'accompagnement pour les personnes à bas revenus.

M. De Gucht propose de remplacer les recommandations 119 et 120 par ce qui suit : « Le Sénat recommande de prendre en compte, dans le cadre de la taxe de mise en circulation (TMC) et de la taxe de circulation, les émissions de CO₂ et la norme EURO du véhicule ainsi que l'incidence de celui-ci sur la qualité de l'air, et recommande aux Régions de conclure à court terme un accord concernant la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation des véhicules en leasing, compte tenu des trois paramètres précités.

En cas d'accord éventuel entre les Régions sur l'instauration d'un prélèvement kilométrique intelligent pour les voitures particulières, les mêmes paramètres seront pris en compte lors de la fixation des tarifs au kilomètre. »

La proposition de remplacement des recommandations 119 et 120 est adoptée par 7 voix contre 3 et 2 abstentions.

Recommandation 121

Le Sénat recommande de revoir en profondeur le régime fiscal des voitures salaire et d'examiner d'autres voies que celles purement liées à la mobilité pour atténuer la charge fiscale reposant sur le travail.

La recommandation 121 est rejetée par 7 voix contre 5.

Recommandation 122

Le Sénat recommande de moduler la déduction des frais kilométriques réels à l'impôt des personnes physiques en fonction des polluants atmosphériques.

De heer Vanackere merkt op dat zelfs als er geen bedrijfswagens op diesel meer rijden, het toch nog interessant kan zijn om de aftrek van werkelijke kilometerkosten bij de personenbelasting te moduleren naargelang van de emissies van CO₂ en fijnstof. Overigens wordt er vooral rekening gehouden met emissies van CO₂ maar nog niet met fijnstof.

Mevrouw Annemie Maes wijst erop dat de terugbetaaling van de kilometerkost los staat van het feit of het om een bedrijfswagen of salariswagen gaat.

De heer Mouyard stelt voor aanbeveling 122 te vervangen door wat volgt : « De Senaat beveelt aan om na te denken over een berekening van de reële kilometeraftrek van de personenbelasting in verhouding tot de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en er tegelijkertijd voor te zorgen dat het systeem duidelijk blijft voor de burger. »

Spreker legt uit dat het raadzaam is om voor de burger een duidelijke norm of coëfficiënt te bepalen.

Het voorstel om aanbeveling 122 te vervangen, wordt aangenomen met 6 tegen 5 stemmen, bij 1 onthouding.

VII. EINDSTEMMING

De aanbevelingen worden in hun geheel aangenomen met 8 stemmen, bij 4 onthoudingen.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd door de 13 aanwezige leden.

De rapporteurs,

Joris POSCHET.
Annemie MAES.
Véronique WAROUX.
Christie MORREALE.
Gilles MOUYARD.

De voorzitter,

Steven VANACKERE.

*
* *

Aanbevelingen aangenomen door de commissie :

Zie stuk Senaat, nr. 6-391/3.

*
* *

M. Vanackere fait remarquer que, même s'il n'y a plus de voitures de société roulant au diesel, il peut quand même encore être intéressant de moduler la déduction des frais kilométriques réels à l'impôt des personnes physiques, en fonction des émissions de CO₂ et de particules fines. D'ailleurs, on tient compte des émissions de CO₂ mais pas encore des émissions de particules fines.

Mme Annemie Maes indique que le remboursement des frais kilométriques est indépendant du fait qu'il s'agit d'une voiture de société ou d'une voiture-salaire.

M. Mouyard propose de remplacer la recommandation 122 par ce qui suit : « Le Sénat recommande de réfléchir à moduler la déduction des frais kilométriques réels à l'impôt de personnes physiques en fonction des polluants atmosphériques tout en s'assurant de garder un système lisible pour les citoyens. »

L'orateur explique qu'il serait indiqué de mettre en place une norme ou un coefficient clair à l'attention des citoyens.

La proposition visant à remplacer la recommandation 122 est adoptée par 6 voix contre 5 et 1 abstention.

VII. VOTE FINAL

L'ensemble des recommandations est adopté par 8 voix et 4 abstentions.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 13 membres présents.

Les rapporteurs,

Joris POSCHET.
Annemie MAES.
Véronique WAROUX.
Christie MORREALE.
Gilles MOUYARD.

Le président,

Steven VANACKERE.

*
* *

Recommandations adoptées par la commission :

Voir doc. Sénat, n° 6-391/3.

*
* *

BIJLAGE 1

**ADVIES VAN DE FEDERALE RAAD VOOR
DUURZAME ONTWIKKELING
22 MEI 2018**

ANNEXE 1

**AVIS DU CONSEIL FÉDÉRAL DU
DÉVELOPPEMENT DURABLE
22 MAI 2018**

Advies betreffende de governance inzake luchtkwaliteit

- **Gevraagd door de voorzitter van de Commissie voor de Transversale Aangelegenheden – Gewestbevoegdheden van de Senaat, Steven Vanackere, in een brief van 16 februari 2018**
- **Voorbereid door de werkgroepen “Energie en Klimaat” en “Productnormen”**
- **Goedgekeurd door de Algemene Vergadering op 22 mei 2018 via schriftelijke procedure**
- **De oorspronkelijke taal van dit advies is het Frans**

1. Context

- [a] De Commissie voor de Transversale Aangelegenheden – Gewestbevoegdheden van de Senaat werd door de plenaire vergadering van deze Kamer verzocht een informatieverslag op te stellen betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid, de Gemeenschappen en de Gewesten inzake de verbetering van de luchtkwaliteit, met het oog op de bevordering van de volksgezondheid.
- Bovengenoemde commissie zal proberen een overzicht op te maken van de wetenschappelijke gegevens, de kennis en de vastgestelde problemen omtrent dit onderwerp om vervolgens beleidsaanbevelingen te formuleren.
- [b] Als voorzitter van de eerder genoemde commissie heeft de heer Steven Vanackere de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling verzocht hem alle informatie, nota's of memoranda over te maken waarover de raad hieromtrent beschikt, eventueel om een schriftelijk advies over de kwestie uit te brengen.
- [c] De FRDO beantwoordt dit verzoek met het opstellen van een beknopt advies dat de gezamenlijke standpunten van de stakeholders die de raad vertegenwoordigt bevat.
- [d] Dit advies wordt uitgebracht rekening houdende met de geldende bevoegdhedsverdeling, waarvan ter informatie een samenvatting wordt gegeven in Bijlage 1.
- [e] Luchtvervuiling wordt voornamelijk veroorzaakt door chemische verbindingen die voortvloeien uit menselijke activiteiten. Zoals uit de grafiek in bijlage 2 kan worden vastgesteld, gaan de meeste emissies de laatste jaren in dalende lijn, aan een verschillend tempo. Niettemin heeft luchtvervuiling nog veel negatieve effecten op de menselijke gezondheid. De longaandoeningen die luchtvervuiling veroorzaakt kennen wij al lang, maar recenter heeft men ontdekt dat ze een nog veel grotere impact heeft op het hart en de bloedvaten. Bovendien verhoogt luchtvervuiling het risico op het ontwikkelen van astma en allergieën en werden er eveneens effecten vastgesteld op de hersenen en het cognitieve functioneren.
- [f] Zelfs gezonde mensen worden erdoor getroffen, met name door een verminderde ademhalingscapaciteit tijdens vervuilingsspieken. Daarbij zijn kinderen bijzonder gevoelig voor de effecten van luchtverontreiniging. Zo is uit recent onderzoek gebleken dat die effecten van bij de conceptie kunnen optreden en dat zij in verband kunnen worden gebracht met een risico op vroeggeboorte, een lager geboortegewicht en zelfs cellulaire veranderingen.

- [g] Luchtvervuiling heeft ook een invloed op tal van natuurlijke elementen(water, bodem, planten,...), waarvan de effecten doorwegen op economische sectoren zoals de landbouw en de bosbouw (ozonconcentraties, zure regen, eutrofiëring,...). Ook gebouwen en cultuурgoederen worden getroffen ingeval van een slechte luchtkwaliteit.
- [h] Kortom, luchtvervuiling brengt aanzienlijke maatschappelijke kosten met zich mee, onder meer op het gebied van sociale zekerheid¹.

2. Advies

2.1. Inleidende opmerkingen

- [1] De FRDO is van oordeel dat het verbeteren van de luchtkwaliteit een topprioriteit is in ons land om de volksgezondheid te bevorderen en beklemtoont dat sommige belangrijke bronnen van polluenten ook een aanzienlijke economische impact kunnen hebben, zoals bijvoorbeeld de verkeersfiles die onder andere voor de bedrijven zware kosten met zich meebrengen.
- [2] De Raad stelt het ten zeerste op prijs dat hij betrokken wordt bij de werkzaamheden die de Senaat momenteel uitvoert over het thema van de governance inzake de luchtkwaliteit en dankt deze Kamer voor de opportuniteit die hij krijgt om een advies over deze kwestie uit te brengen.

2.2. Huidig wettelijk kader

- [3] Wat de Europese Unie betreft, worden in het huidige wettelijke kader verschillende benaderingswijzen gecombineerd, waaronder:
- luchtkwaliteitsdoelstellingen (immissiegrenswaarden), die hoofdzakelijk door de Europese richtlijn betreffende de luchtkwaliteit zijn opgesteld²;
 - emissieplafonds op nationaal niveau, met de richtlijn die voorheen de NEC-richtlijn werd genoemd³ en die het herziene protocol van Göteborg uitvoert;
 - controle van de emissies aan de bron, ongeacht of het om producten (Euronormen, Ecodesign-richtlijn...) of om industriële installaties (IED-richtlijn⁴) gaat (immissiegrenswaarden en betere beschikbare technieken).
- [4] Bij een overschrijding van de immissiegrenswaarden die krachtens de richtlijn betreffende de luchtkwaliteit aan België worden opgelegd, dienen de genomen maatregelen in de betrokken zones aangepast te zijn, zodat de periode van overschrijding *zo kort mogelijk*⁵ is.

¹ Zie bijvoorbeeld WHO Regional Office for Europe, OESO (2015). Economic cost of the health impact of air pollution in Europe: Clean air, health and wealth. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe.

² Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schone lucht voor Europa

³ Richtlijn 2016/2284/EG van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen

⁴ Richtlijn 2010/75/EU van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 inzake industriële emissies

⁵ Hof van Justitie van de Europese Unie (Commissie/Polen, C-336/16, 22 februari 2018, ECLI:EU:C:2018:94, punt 102; Commissie/Bulgarije, C-488/15, 5 april 2017, EU:C:2017:267, punt 109; Client Earth/Verenigd Koninkrijk, C-404/13, 19 november 2014, ECLI:EU:C:2014:2382, punt 57.

2.3. Langetermijnvisie

- [5] Aangezien de FRDO van oordeel is dat de bezorgdheid om de gezondheid te beschermen een constante factor zou moeten zijn in het beleid tot beperking van emissies in de atmosfeer, ondersteunt hij doelstelling 35 van de in 2013 goedgekeurde federale beleidsvisie op lange termijn inzake duurzame ontwikkeling⁶ die het volgende vermeldt (met verwijzing naar de tegen 2050 gewenste situatie): “*De uitstoot van vervuilende stoffen, zoals stikstofoxiden, fijn stof, persistente organische stoffen, zware metalen, nitraten en fosfaten, zal aanzienlijk verminderd zijn en de lucht (binnen en buiten)-, water- en bodemvervuiling zal niet langer een significante – directe of indirecte – weerslag hebben, noch op de gezondheid, noch op het milieu*”. De raad wenst echter dat deze doelstelling eerder wordt bereikt dan in 2050, voor zover dat haalbaar is.
- [6] Voor de raad moet deze beleidsvisie effectief ten uitvoer worden gebracht, moet ze gecoördineerd worden tussen de verschillende betrokken entiteiten en moet ze in lijn zijn met de drempels die in de WHO-richtlijnen inzake de luchtkwaliteit worden voorgesteld, teneinde de gezondheid te beschermen. Krachtens artikels 23 van de Grondwet komt het elk van de wetgevers toe het recht van iedereen op een gezond leefmilieu te garanderen.

2.4. Coördinatie tussen beleidsniveaus

- [7] Zowel om te verzekeren dat het huidige kader wordt nageleefd als om de realisatie van de langetermijnvisie mogelijk te maken, beklemtoont de raad dat het onontbeerlijk is een coherent en gecoördineerd beleid inzake de luchtkwaliteit te hebben tussen de lokale, gewestelijke en federale beleidsniveaus.
- [8] In dat opzicht onderstreept de FRDO het belang en de originaliteit van de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (IRCEL – CELINE in het Frans) waarin de drie gewesten zich regelmatig op elkaar moeten afstemmen maar waarvan de opdrachten⁷ niet alle aspecten van de bescherming van de luchtkwaliteit behandelen.
- [9] Over de inhoudelijke aspecten van deze problematiek - zowel op administratief- als op beleidsniveau - wordt echter nog niet genoeg gedialogeerd. Bij zijn recente werkzaamheden heeft de FRDO een gebrek aan coherentie ter zake moeten vaststellen, wat nadelig kan zijn voor alle actoren. Zo kunnen wij als voorbeeld de alternatieve brandstoffen nemen (waarover er weinig coördinatie bestaat tussen de gewesten en er duidelijke verschillen zijn in het verwezenlijken van de infrastructuur), de toegangsvoorwaarden tot lage emissiezones die verschillen naargelang de gewesten, het gebrek aan coherentie bij het uitwerken van de gewestelijke voertuigenbelasting, het gebrek aan een overlegmechanisme tussen de gewesten op het gebied van ruimtelijke ordening (terwijl het beleid ter zake de vraag naar mobiliteit fundamenteel beïnvloedt),...

⁶ Zie het koninklijk besluit van 18 juli 2013 houdende vaststelling van de federale beleidsvisie op lange termijn inzake duurzame ontwikkeling.

⁷ Opgericht door het samenwerkingsakkoord van 18 mei 1994 tussen het Brusselse, Vlaamse en Waalse Gewest inzake het toezicht op emissies in de lucht en op de structurering van de gegevens. IRCEL heeft tot doel een permanente samenwerking tussen de Gewesten te verzekeren en meer bepaald:

- het overleg inzake het beheer van de netwerken voor Luchtmeting,
- het behoud van een gemeenschappelijke wetenschappelijke basis inzake de registratie, de interpretatie van de gegevens en de totstandkoming van rapporten inzake de luchtvuurlijn,
- de ontwikkeling en het beheer van een permanente structuur voor het inzamelen van de gewestelijke gegevens.

Het is daarentegen niet haar taak om het publiek te sensibiliseren over de te nemen maatregelen, hoewel zij in sommige specifieke gevallen, zoals pollutiepieken, het publiek sensibiliseert over de aan te nemen gedragingen.

- [10] **De Raad pleit voor het afsluiten van een Pact voor de luchtkwaliteit** door de overheden en administraties van alle betrokken entiteiten en waarbij alle stakeholders betrokken worden. Dit Pact zou volledig geïntegreerd moeten worden binnen het Energie-Klimaatpact, evenals binnen het Nationaal Energie Klimaat Plan (NEKP).
- [11] **De FRDO stelt voor een Interministerieel Comité voor de Luchtkwaliteit op te richten** dat tot taak zou krijgen de uitvoering van dat Pact op te volgen.
- [12] Indien er nieuwe structuren worden opgericht, vraagt de Raad evenwel om lessen te trekken uit de problemen waarmee de Nationale Klimaatcommissie te maken kreeg bij de uitoefening van haar opdrachten⁸ en om een instelling die onafhankelijk is van de uitvoerende macht (zoals bijvoorbeeld het Rekenhof) te belasten met de verificatie van de goede werking van die structuren.

2.5. Europese en internationale onderhandelingen

- [13] De Raad vestigt er de aandacht op dat **België, rekening houdend met zijn institutionele complexiteit, al zijn invloed in de Europese en internationale kringen met betrekking tot luchtvervuiling slechts kan uitoefenen indien zijn afgevaardigden een duidelijke en gezamenlijke Belgische visie kunnen uitdragen.**
- [14] Aan deze coördinatie zou een proces moeten voorafgaan waarbij de stakeholders betrokken worden, zoals dat het geval is bij de klimaatonderhandelingen.

2.6. Geïntegreerde bestrijding van vervuiling en controleprocedures

- [15] De Raad stelt vast dat verschillende recente beleidslijnen die tot doel hadden koolstofarme energie te bevorderen voor sommigen hebben geleid tot een verschuiving van de vervuylingsproblematiek. Zo hadden verscheidene beleidslijnen die het gebruik van diesel aanmoedigden om de CO₂-uitstoot van de wegtransportsector te verminderen het ongewenste gevolg dat de uitstoot van andere vervuilende stoffen toenam, zoals van stikstofoxiden. Op dezelfde manier kan de verbranding van biomassa (pellets,...), die alsmaar populairder wordt als vervanging van de fossiele brandstoffen in de verwarmingssector, een belangrijke bron worden van fijn stof, waarvan de schadelijke effecten op de gezondheid bewezen zijn. **De FRDO beveelt aan om een principe na te leven tot geïntegreerde bestrijding van vervuiling, teneinde overdrachten van het ene milieu naar het andere te vermijden** (vermijden van “valse oplossingen”).
- [16] Om dit principe toe te passen, beveelt de Raad aan om de relevantie van de bestaande instrumenten na te gaan (milieueffectbeoordeling, impactanalyse van de regelgeving⁹, ...).

- [17] De Raad adviseert een **betere dialoog tussen de betrokken entiteiten over de aanwezigheid en het resultaat van de uitgevoerde controles op het naleven van de productnormen en van de toepasbare technische voorschriften**, met betrekking tot de emissiebronnen die de luchtkwaliteit kunnen aantasten. Deze dialoog zou ook een optimale informatieverspreiding moeten bevorderen.

Zoals vermeld in Bijlage 1 zijn de gewesten ondertussen bevoegd voor het toezicht op het naleven van de federale technische voorschriften die van toepassing zijn op voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling.

⁸ Cf. advies over de governance op het vlak van het nationale klimaatbeleid en de hervorming van de Nationale Klimaatcommissie, 2013a12.

⁹ Cf. art. 5, § 1, van de wet van 15 december 2013 houdende diverse bepalingen inzake administratieve vereenvoudiging.

- [18] Volgens een advies¹⁰ van de Hoge Gezondheidsraad brengt een gemiddelde Belg 85 % van zijn tijd binnenshuis door. De Raad vindt het dus belangrijk te zorgen voor een goede binnenluchtkwaliteit, gezien de nauwe banden die bestaan tussen de buiten- en binnenluchtkwaliteit en het verband met de blootstelling aan vervuiling, die het belangrijkste criterium is op het gebied van gezondheid.
- [19] Beleidslijnen inzake de binnenluchtkwaliteit zouden zich kunnen beroepen op de richtlijnen van de WHO¹¹ en zouden meer bepaald kunnen handelen op het gebied van productnormen en van de sensibilisering van het grote publiek.

2.7. Informatieverstrooiing en onderzoek naar de effecten

- [20] Een betere *governance* betekent dat de verschillende beleidsniveaus dialogeren om hun controleprocedures te verbeteren en ook dat alle instellingen die de luchtkwaliteit vanuit verschillende invalshoeken bestuderen met elkaar in contact staan (bijvoorbeeld IRCEL, de instellingen inzake gezondheid, de universiteiten en de centra voor land- en bosbouw).

- [21] **De FRDO beveelt aan een vlotte gegevensuitwisseling mogelijk en effectief te maken**, met het oog op de correlatie van, bijvoorbeeld, de in kaart gebrachte emissies van stikstofoxiden en de staat van de bossen of de gevallen van aandoeningen van de luchtwegen.

- [22] De Raad wijst er nogmaals op dat het voor een goede *governance* onontbeerlijk is om te beschikken over gecorreleerde cijfergegevens inzake volksgezondheid en de concentraties aan vervuilende stoffen.

- [23] De Raad beveelt de verschillende bevoegdheidsniveaus aan om onderzoek te ondersteunen om de effecten van verschillende luchtverontreinigende stoffen op de gezondheid beter te begrijpen. Met name de impact van de grootte (namelijk ultrafijnedeeltjes¹²) en de chemische samenstelling van de uitgestoten deeltjes blijft in veel gevallen nog te bepalen of te specificeren.

2.8. Lucht, gender en ongelijkheden

- [24] De Raad wijst er nogmaals op dat de effecten van luchtvervuiling tot in de sociaaleconomische werking van onze maatschappij merkbaar kunnen worden. Zo zullen volwassenen op kinderen moeten passen die ziek worden door de slechte luchtkwaliteit. Die volwassenen zullen dan afwezig zijn op het werk, wat mogelijkerwijs grote gevolgen kan hebben op het verloop van hun carrière.

- [25] Bepaalde bevolkingscategorieën zijn overigens statischer dan andere, wat een weerslag kan hebben op hun blootstelling. Daardoor bestaat er ongelijkheid in de blootstellingen, ook doordat kwetsbare personen vaak in zones wonen met een slechtere luchtkwaliteit.

- [26] **De Raad beveelt bijgevolg aan om bijzondere aandacht te besteden aan kansarme groepen en aan de genderdimensie in het beleid inzake de luchtkwaliteit.**

- [27] Tot slot zou het opstellen van normen en beleidslijnen die gericht zijn op de groepen die het meest blootgesteld worden en het meest gevoelig zijn voor een slechte luchtkwaliteit, zoals kinderen, ook gunstig kunnen zijn voor de gehele bevolking in de zin van “*design for all*”¹³.

¹⁰ Indoor air quality in Belgium, september 2017, HGR NR 8794.

¹¹ Biological indoor air pollutants: dampness and mould (2009); Chemical indoor air pollutants: selected air pollutants (2010).

¹² Met een diameter kleiner dan 0,1 micrometer

¹³ Zie hieromtrent bijvoorbeeld <https://www.gezinsbond.be/childproof>

2.9. Win-winbeleid – gemeenschappelijke voordelen

- [28] De FRDO adviseert om gemeenschappelijke voordelen te promoten tussen bepaalde beleidslijnen die zowel een invloed hebben op het verminderen van de luchtvervuiling als op het beperken van de broeikasgasemissies, die verantwoordelijk zijn voor de klimaatverandering. Daarnaast leidt een bepaald beleid inzake mobiliteit, zoals deze die de nadruk leggen op het bevorderen van zachte verplaatsingswijzen (o.a. lopen en fietsen), tot een betere gezondheid van de bevolking, zowel doordat de luchtvervuiling erdoor afneemt als doordat ze voor meer lichaamsbeweging zorgen.

2.10. Van de burgers en bedrijven actoren in de strijd tegen luchtverontreiniging maken

- [29] Tot slot wijst de Raad nogmaals op het belang van de sensibilisering van het grote publiek en van de ondernemingen om gedragwijzigingen aan te moedigen die tot een verbetering van de luchtkwaliteit zullen leiden.
- [30] De FRDO adviseert om er niet van uit te gaan dat deze sensibilisering reeds verwezenlijkt is in alle lagen van de bevolking en ondernemingen. Het gaat immers om een noodzakelijke voorwaarde voor gedragwijziging.

De deelname van burgers aan het verzamelen van gegevens over de luchtkwaliteit en de alsmaar duidelijker bewustwording van het grote publiek over de schadelijke gevolgen van luchtvervuiling toont aan dat het om een domein gaat waarin de bevolking bijzonder ontvankelijk lijkt te zijn voor iedere maatregel waarmee de bestaande situatie kan worden verbeterd.

- [31] Tegen deze achtergrond vindt de FRDO het belangrijk om in te zetten op gedragwijzigingen (zowel bij de bevolking als in de ondernemingen), want met enkel technologie zal het probleem niet volledig opgelost kunnen worden. Een rationeler gebruik van energie bijvoorbeeld draagt ook bij aan minder luchtvervuiling.
- [32] Verder moet men zich ervan vergewissen dat de sensibiliseringsboodschappen coherent zijn (*cfr.* diesel die minder CO₂ uitstoot maar meer stikstofoxiden, de houtkachels¹⁴ die hernieuwbare energie verbranden, maar veel meer fijn stof uitstoten dan de vloeibare en gasvormige brandstoffen¹⁵,...).
- [33] Om de effectiviteit te maximaliseren, **beveelt de Raad aan om de sensibiliseringscampagnes gecoördineerd te laten organiseren door de verschillende bevoegde entiteiten**, over aspecten die vereisen dat coherente informatie op hetzelfde moment wordt verstrekt aan de hele bevolking (vervuilingspieken, preventieve maatregelen,...).
- [34] De FRDO stelt voor dat de daartoe geëigende wetenschappelijke instanties **een reeks wetenschappelijk onderbouwde indicatoren uitwerken die eenvoudig te begrijpen zijn en die de verbanden tussen luchtkwaliteit en gezondheid en hun evolutie weergeven**. Via de media zouden die indicatoren regelmatig moeten worden meegedeeld aan het grote publiek.
- [35] Ook meer dynamische indicatoren, zoals interactieve kaarten waarop de luchtkwaliteit in *real time* wordt aangegeven met vermelding van aangepaste gedragingen voor de risicogroepen, zouden in de mate van het mogelijke ter beschikking kunnen worden gesteld van het publiek¹⁶.

¹⁴ Zie het koninklijk besluit tot regeling van de minimale eisen van rendement en emissieniveaus van verontreinigende stoffen voor verwarmingsapparaten voor vaste brandstoffen van 12 oktober 2010, en ook de tabel in bijlage 3 van dit advies.

¹⁵ Volgens het Europees Milieuagentschap bedraagt de uitstoot van PM_{2,5} uitgedrukt in kg/GJ 0,2 en 1,5 in het geval van gasketels en stookolieketels, en dat kan zelfs oplopen tot 740 voor oude houtkachels (52 voor recentere kachels). Bron: <https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016/part-b-sectoral-guidance-chapters/1-energy/1-a-combustion/1-a-4-small-combustion-2016/view>

¹⁶ Zie het voorbeeld van Londen: <https://www.londonair.org.uk/LondonAir/Default.aspx>

Bijlage 1. Bevoegdheidsverdeling

Dit advies wordt uitgebracht rekening houdend met de geldende bevoegdheidsverdeling. Voor wat de luchtvervuiling betreft, zijn de elementen van dit kader de volgende:

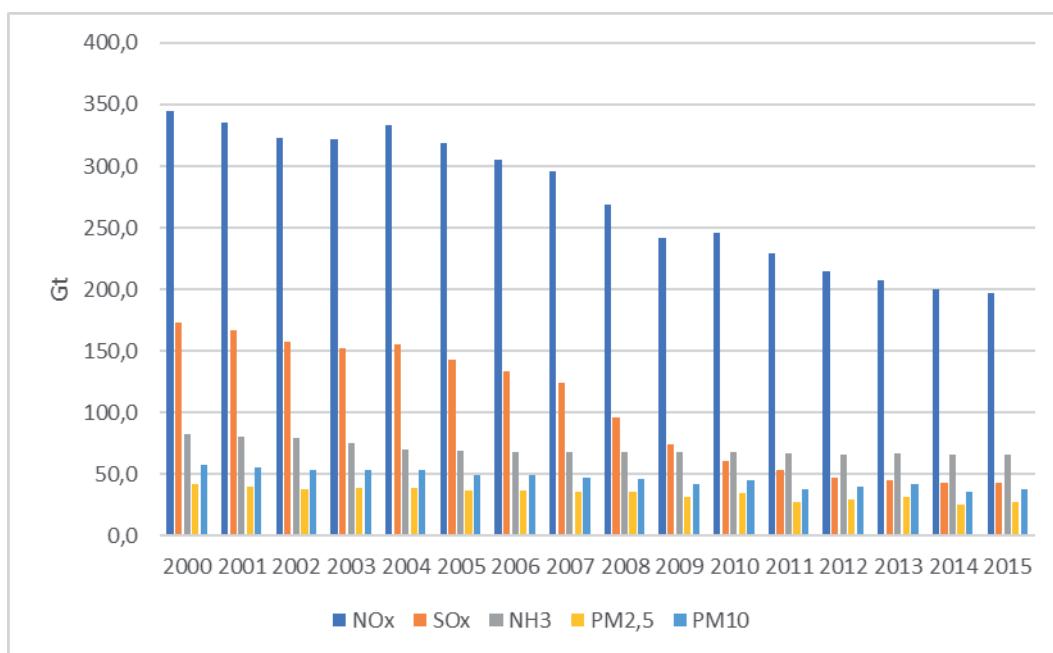
- de gewesten behouden de principiële bevoegdheid inzake leefmilieu, waaronder het toezicht op de industriële emissies en ook de definiëring en vaststelling van doelstellingen betreffende de luchtkwaliteit. Deze competentie omvat de bevoegdheid om maatregelen aan te nemen tot vermindering van de emissies¹⁷. Zij omvat de effecten op de menselijke gezondheid die voortkomen uit het leefmilieu (blootstelling aan de emissies¹⁸);
- de federale overheid behoudt, bij wijze van uitzondering op de principiële bevoegdheid van de gewesten inzake leefmilieu, de bevoegdheid om productnormen op te stellen (ofwel regels die op bindende wijze de voorwaarden bepalen waaraan een product bij het in de handel brengen moet voldoen met het oog op, onder meer, de bescherming van het milieu¹⁹) alsook inzake de bescherming tegen ioniserende straling;
- gelet op de verschillende oorzaken van luchtvervuiling moeten ook andere bevoegdheden in aanmerking worden genomen. Dat is bijvoorbeeld zo voor de nieuwe bevoegdheden inzake verkeersveiligheid die, als gevolg van de zesde staatshervorming, naar de gewesten zijn gegaan. Het toezicht op het naleven van de federale technische voorschriften die van toepassing zijn op voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling en de technische keuring van voertuigen die deelnemen aan het verkeer valt voortaan onder de bevoegdheid van de gewesten;
- de gemeenschappen zijn bevoegd voor de persoonsgebonden aangelegenheden en hebben tal van bevoegdheden op het gebied van het gezondheidsbeleid, zoals de activiteiten en diensten inzake preventieve geneeskunde. De federale overheid blijft bevoegd voor de nationale preventiemaatregelen;
- de federale overheid blijft bevoegd voor het wetenschappelijk onderzoek dat nodig is om haar eigen bevoegdheden uit te oefenen;
- de bevoegdheid van elk van de entiteiten op fiscaal gebied valt niet altijd samen met hun materiële bevoegdheid, maar beantwoordt aan andere toewijzingsregels (*cfr.* de bijzondere wet betreffende de financiering van de Gemeenschappen en Gewesten);
- in België zijn de bevoegdheden autonoom en exclusief verdeeld. Er is evenwel voorzien in overleg-, samenwerkings- en associatieprocessen (bv.: productnormen). De strijd tegen luchtvervuiling wordt niet vermeld bij de gevallen die verplicht het voorwerp moeten uitmaken van overleg of samenwerking. De afwezigheid van samenwerking in een aangelegenheid waarvoor de bijzondere wetgever daartoe niet in een verplichting voorziet, houdt geen schending in van de bevoegdheidverdelende regels. Het komt echter voor dat de bevoegdheden van de federale overheid en van de gewesten dermate verweven zijn, door, enerzijds, de inhoud van het Europees recht en, anderzijds, door de hoofdzakelijk gewestgrensoverschrijdende aard van bepaalde emissies, “dat ze niet dan in onderlinge samenwerking kunnen worden uitgeoefend”²⁰.

¹⁷ Grondwettelijk Hof, arrest 33/2011 van 2 maart 2011.

¹⁸ Grondwettelijk Hof, arrest 2/2009 van 15 januari 2009.

¹⁹ Grondwettelijk Hof, arrest 149/2010 van 22 december 2010.

²⁰ Grondwettelijk Hof, arrest 33/2011 van 2 maart 2011.

Bijlage 2. Evolutie van de uitstoot van atmosferische polluenten in België

Bron: www.irceline.be/en/air-quality/emissions

Bijlage 3. Bijlage bij het Koninklijk besluit tot regeling van de minimale eisen van rendement en emissieniveaus van verontreinigende stoffen voor verwarmingsapparaten voor vaste brandstoffen van 12 oktober 2010

Tabel van de rendementniveaus en emissie van koolmonoxide in toepassing van artikel 4, § 1, 1°

Toestellen	Minimum rendementniveau In overeenstemming met de normen						Maximale waarden van koolmonoxide emissies In overeenstemming met de normen					
	Fase I		Fase II		Fase III		Fase I		Fase II		Fase III	
	continu	niet continu	continu	niet continu	continu	niet continu	continu	niet continu	Continu	niet continu	continu	niet continu
Voorzetkachel NBN EN 13240	≥ 65 %	≥ 70 %	≥ 65 %	≥ 75 %	≥ 65 %	≥ 75 %	≤ 0.8 %	≤ 0.3 %	≤ 0.8 %	≤ 0.12 %	≤ 0.8 %	≤ 0.1 %
Inzinkkachel NBN EN 13229	≥ 65 %	≥ 70 %	≥ 65 %	≥ 75 %	≥ 65 %	≥ 75 %	≤ 0.8 %	≤ 0.3 %	≤ 0.8 %	≤ 0.12 %	≤ 0.8 %	≤ 0.1 %
Accumulerend toestel gebruikt voor vaste brandstof NBN EN 15250	≥ 70 %		≥ 75 %		≥ 75 %		≤ 0.3 %		≤ 0.12 %		≤ 0.1 %	
Pelletstoestel NBN EN 14785	≥ 75 % aan nominaal vermogen		≥ 80 % aan nominaal vermogen		≥ 85 % aan nominaal vermogen		≤ 0.04 % aan nominaal vermogen		≤ 0.03 % aan nominaal vermogen		≤ 0.02 % aan nominaal vermogen	
Ketel-kachel NBN EN 12809	≥ 75 % aan nominaal vermogen		≥ 75 % aan nominaal vermogen		≥ 75 % aan nominaal vermogen		≤ 0.3 % aan nominaal vermogen		≤ 0.12 % aan nominaal vermogen		≤ 0.1 % aan nominaal vermogen	
Ketel NBN EN 303-5	≥ 75 % aan nominaal vermogen		≥ 75 % aan nominaal vermogen		≥ 75 % aan nominaal vermogen		≤ 5 gr/Nm³ aan nominaal vermogen		≤ 3 gr/Nm³ aan nominaal vermogen		≤ 1.5 gr/Nm³ aan nominaal vermogen	
Open haard NBN EN 13229	≥ 65 %		≥ 65 %		≥ 65 %		≤ 0.8 %		≤ 0.8 %		≤ 0.8 %	

De fase I treedt in werking 1 jaar na publicatie van het KB.

De fase II treedt in werking 3 jaar na publicatie van het KB.

De fase III treedt in werking 6 jaar na publicatie van het KB.

Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 12 oktober 2010 tot regeling van de minimale eisen van rendement en emissieniveaus van verontreinigende stoffen voor verwarmingsapparaten voor vaste brandstoffen.

Bijlage 4. Stemgerechtigde leden van de Algemene Vergadering die hebben deelgenomen aan de stemming over dit advies

Ledengroep	Stem VOOR	Stem TEGEN	ONTHOUING	TOTAAL
Voorzitster en ondervoorzitters				
Magda Aelvoet	+			
Mathias Bienstman	+			
Oliver Van der Maren	+			
Mathieu Verjans	+			
<i>Totaal op 4 met stemrecht</i>	4	0	0	4
NGO's voor milieubescherming				
Olivier Beys	+			
Céline Tellier	+			
Gwendoline Viatour	+			
<i>Totaal op 3 met stemrecht</i>	3	0	0	3
NGO's voor ontwikkelingssamenwerking				
Jan Van de Poel	+			
<i>Totaal op 3 met stemrecht</i>	1	0	0	1
Werknemersorganisaties				
Giuseppina Desimone	+			
Nilüfer Polat	+			
François Sana	+			
<i>Totaal op 6 met stemrecht</i>	3	0	0	3
Werkgeversorganisaties				
Vanessa Biebel	+			
Ann Nachtergael	+			
Diane Schoonhoven	+			
Piet Vanden Abeele	+			
<i>Totaal op 6 met stemrecht</i>	4	0	0	4
Jeugdorganisaties				
Herlinde Baeyens	+			
Elliot Herman	+			
<i>Totaal op 2 met stemrecht</i>	2	0	0	2
TOTAAL van de stemmen op 24 leden met stemrecht	17	0	0	17

Bijlage 5. Vergaderingen voor de voorbereiding van dit advies

De werkgroepen “Energie en Klimaat” en “Productnormen” van de FRDO hebben op 1 maart, 16 maart, 29 maart, 17 april en 25 april 2018 vergaderd om dit advies voor te bereiden.

Bijlage 6. Personen die meewerkten aan de voorbereiding van dit advies.**Voorzitterschap**

Prof. Delphine MISONNE (USLB) – co-voorzitster van de WG “Productnormen”

Prof. Jean-Pascal VAN YPERSELE (UCL) – voorzitter van de WG “Energie en Klimaat”

Dhr. Romain WEIKMANS (ULB) – vice-voorzitter van de WG “Energie en Klimaat”

Leden en hun vertegenwoordigers

Mevr. Magda AELVOET (Voorzitster FRDO)

Dhr. Steve BRAEM (OECO)

Mevr. Antoinette BROUYAUX (Associations 21)

Mevr. Charline CAUWE (Conseil de la Jeunesse)

Mevr. Yu-Ting CHEN (DETIC)

Dhr. Pieterjan DEBERGH (VBO)

Dhr. Jacques DE GERLACHE (GREENFACTS)

Mevr. Inge DHUYVETTER (BFP)

Mevr. Clémence JANSSENS (Conseil de la Jeunesse)

Dhr. Billy MURAILLE (OECO)

Mevr. Aurélie NOIRET (FWA)

Mevr. Sophie POIDEVIN (FEBIAC)

Mevr. Maggi POPPE (NVR)

Mevr. Diane SCHOONHOVEN (Boerenbond)

Dhr. Fredrik SNOECK (ACV)

Mevr. Laurien SPRUYT (BBL)

Dhr. Sébastien STORME (FGTB)

Dhr. Patrick VAN DEN BOSSCHE (AGORIA)

Mevr. Caroline VANDER HEYDEN (Boerenbond)

Dhr. Olivier VAN DER MAREN (VBO)

Dhr. Piet VAN THOURNOUT (Fedustria)

Uitgenodigde experts

Mevr. Catherine BOULAND (ULB)

Dhr. Tim CASSIERS (BRAL)

Dhr. Liévin CHEMIN (BRAL)

Mevr. Claire COLLIN (FOD VVVL)

Dhr. Frans FIERENS (irCELINE)

Dhr. Wouter LEFEBVRE (VITO)

Dhr. Izay NOTI (FOD Mobiliteit)

Dhr. Luc INT PANIS (VITO)

Mevr. Anne-France RIHOUX (FOD VVVL)

Dhr. Roeland SAMSON (UAntwerpen)

Dhr. Fabrice THIELEN (FOD VVVL)

Secretariaat

Dhr. Marc DEPOORTERE

Dhr. Alexis DALL'ASTA

Dhr. Fabrice DEHOUX

Mevr. Chris SCHUURMANS

Avis relatif à la gouvernance en matière de qualité de l'air

- Demandé par le Président de la Commission du Sénat des affaires transversales - compétences communautaires, M. Steven Vanackere, dans une lettre datée du 16 février 2018
- Préparé par les groupe de travail « Energie et Climat » et « Normes de produits »
- Approuvé par l'Assemblée générale par procédure écrite le 22 mai 2018
- La langue originale de cet avis est le français

1. Contexte

[a] La Commission des Matières transversales – Compétences régionales du Sénat a été invitée par la réunion plénière de cette Assemblée à rédiger un rapport informatif sur la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale, les Communautés et les Régions en matière d'amélioration de la qualité de l'air, avec une attention particulière pour la promotion de la santé publique.

La Commission précitée va tenter de dresser un aperçu des données scientifiques, des connaissances et des problèmes constatés sur ce sujet pour ensuite formuler des recommandations politiques.

[b] En sa qualité de Président de la Commission susmentionnée, Monsieur Steven Vanackere a invité le Conseil fédéral du Développement durable à lui communiquer toute information, note ou mémorandum dont il disposerait sur ce sujet, voire à rendre un avis écrit sur la question.

[c] Le CFDD répond à cette invitation par la rédaction d'un avis concis, correspondant à la position commune des parties prenantes qu'il représente.

[d] Cet avis est rendu dans le cadre de la répartition des compétences en vigueur, dont une synthèse est exposée en Annexe 1 à titre informatif.

[e] La pollution atmosphérique provient principalement de composés chimiques causés par des activités humaines. Comme on peut le constater au moyen du graphique repris en annexe 2, la plupart des émissions sont en diminution ces dernières années, à des rythmes différents. La pollution atmosphérique a toutefois encore de nombreux impacts négatifs sur la santé humaine. Les affections pulmonaires qu'elle cause sont connues depuis longtemps mais on a découvert plus récemment que son impact sur le cœur et les vaisseaux sanguins était encore plus important. De plus, elle augmente le risque de développer de l'asthme et des allergies, et des effets sur le cerveau et le fonctionnement cognitif ont aussi été constatés.

[f] Même les personnes en bonne santé sont affectées, avec notamment une capacité respiratoire moindre lors des pics de pollution, et les enfants sont tout particulièrement sensibles aux effets de la pollution de l'air. Des recherches récentes ont ainsi montré que les impacts de celle-ci peuvent commencer dès la conception et peuvent être liés à un risque de naissance prématurée, un poids plus faible à la naissance et même des modifications au niveau cellulaire.

- [g] La pollution atmosphérique impacte également de nombreux éléments naturels (eau, sols, végétaux, ...), dont les effets pèsent sur les secteurs économiques, tels que l'agriculture et la sylviculture (concentrations d'ozone, pluies acides, eutrophisation, ...). Le bâtiment et les biens culturels sont aussi affectés, en cas de mauvaise qualité de l'air.
- [h] Enfin, la pollution atmosphérique entraîne des coûts sociaux significatifs, entre autres en termes de sécurité sociale¹.

2. Avis

2.1. Remarques liminaires

- [1] Le CFDD considère que l'amélioration de la qualité de l'air est une priorité essentielle dans notre pays en vue de promouvoir la santé publique et il souligne que certaines sources importantes de polluants peuvent avoir un impact économique significatif, comme par exemple la congestion automobile qui entraîne des coûts importants notamment pour les entreprises.
- [2] Le Conseil apprécie grandement le fait d'être associé aux travaux que le Sénat mène actuellement sur la thématique de la gouvernance en matière de qualité de l'air et remercie cette Assemblée de lui avoir donné l'opportunité de remettre un avis sur la question.

2.2. Cadre légal actuel

- [3] Pour ce qui concerne l'Union européenne, le cadre légal actuel combine plusieurs approches, dont :
- des objectifs de qualité du milieu ambiant (valeurs limites d'immission), établis principalement par la directive européenne sur la qualité de l'air² ;
 - des plafonds des émissions à l'échelle nationale, avec la directive, anciennement appelée 'NEC'³, qui met en œuvre la vision révisée du protocole de Göteborg ;
 - un contrôle des émissions à la source, qu'il s'agisse des produits (Normes Euro, Directive Ecodesign, ...) ou des installations industrielles (directive IED⁴) (valeurs limites d'émission et meilleures techniques disponibles).
- [4] En cas de dépassement des valeurs limites d'immission qui s'imposent à la Belgique en vertu de la directive sur la qualité de l'air ambiant, les mesures prises dans les zones concernées doivent être appropriées pour que la période de dépassement soit *la plus courte possible*⁵.

¹ Voir par exemple WHO Regional Office for Europe, OECD (2015). Economic cost of the health impact of air pollution in Europe: Clean air, health and wealth. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe.

² Directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

³ Directive 2016/2284/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques.

⁴ Directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles.

⁵ Cour de Justice de l'Union européenne (Commission/Pologne, C-336/16, 22 février 2018, ECLI:EU:C:2018:94, point 102 ; Commission/Bulgarie, C-488/15, 5 avril 2017, EU:C:2017:267, point 109 ; Client Earth/Royaume-Uni, C-404/13, 19 novembre 2014, ECLI:EU:C:2014:2382, point 57).

2.3. Vision à long terme

- [5] Estimant que la préoccupation de la protection de la santé devrait être une constante des politiques de réduction des émissions dans l'atmosphère, le CFDD soutient l'objectif 35 de la Vision stratégique fédérale à long terme de développement durable approuvée en 2013⁶ qui mentionne (se référant à la situation souhaitée à l'horizon 2050) que : « *Les émissions de polluants, tels que oxydes d'azote, particules fines, polluants organiques persistants, métaux lourds, nitrates et phosphates, seront considérablement réduites et la pollution de l'air (intérieur et extérieur), de l'eau et des sols n'aura plus d'incidence significative, directe ou indirecte, ni sur la santé ni sur l'environnement* », mais souhaite que celui-ci soit atteint plus tôt qu'à l'horizon 2050, pour autant que cela soit réalisable.
- [6] Pour le Conseil, cette vision stratégique doit être effectivement mise en œuvre, faire l'objet d'une coordination entre les différentes entités concernées et être en ligne avec les seuils que proposent les lignes directrices de l'OMS en matière de qualité de l'air, à des fins de protection de la santé. En vertu de l'article 23 de la Constitution, il revient à chacun des législateurs de garantir le droit de chacun à un environnement sain.

2.4. Coordination entre niveaux de pouvoir

- [7] Tant pour assurer le respect du cadre actuel que pour permettre la réalisation de la vision à long terme, le Conseil insiste sur le caractère indispensable d'une stratégie cohérente et coordonnée entre les niveaux de pouvoir locaux, régionaux et fédéral en matière de qualité de l'air.
- [8] Le CFDD souligne à cet égard tout l'intérêt et l'originalité de la Cellule Interrégionale de l'Environnement (CELINE – IRCEL en néerlandais) au sein de laquelle les trois Régions sont régulièrement amenées à se coordonner mais dont les missions⁷ ne couvrent pas tous les aspects de la préservation de la qualité de l'air.
- [9] Or, sur les aspects substantiels de cette problématique, et tant au niveau de l'administration qu'au niveau politique, les entités ne dialoguent pas encore assez. Dans le cadre de ses travaux récents, le CFDD a dû constater un manque de cohérence en la matière, qui peut être préjudiciable pour l'ensemble des acteurs. On peut ainsi prendre comme exemple les carburants alternatifs (au sujet desquels il y a peu de coordination entre les Régions et des différences manifestes dans le déploiement des infrastructures), les conditions d'accès aux zones à basses émissions variant selon les Régions, l'absence de cohérence dans l'élaboration de la fiscalité automobile régionale, l'absence de mécanisme de concertation entre les Régions en matière d'aménagement du territoire (alors que les politiques en la matière influencent de manière cruciale la demande en mobilité), ...
- [10] **Le Conseil plaide pour la conclusion d'un Pacte pour la qualité de l'air** par les gouvernements et administrations de toutes les entités concernées et impliquant l'ensemble des parties prenantes. Ce pacte devrait être totalement intégré au pacte Energie-Climat ainsi qu'au Plan National Energie-Climat (PNEC).

⁶ Voir l'arrêté royal du 18 juillet 2013 portant fixation de la vision stratégique fédérale à long terme de développement durable.

⁷ Crée par l'accord de coopération du 18 mai 1994 entre les Régions bruxelloise, flamande et wallonne en matière de surveillance des émissions atmosphériques et de structuration des données. CELINE a pour mission d'organiser sur une base permanente la coopération interrégionale et notamment :

- la concertation dans la gestion des réseaux de mesure Air,
- le maintien d'une base scientifique commune en ce qui concerne l'enregistrement, l'interprétation des données et l'élaboration de rapports en matière de pollution atmosphérique,
- le développement et la gestion d'une structure permanente de collecte des données régionales.

Elle n'a en revanche pas pour mission la sensibilisation du public à propos des mesures à prendre, même si dans certains cas spécifiques, tels que des pics de pollution, elle sensibilise le public quant aux comportements à adopter.

[11] **Le CFDD propose la mise en place d'un Comité interministériel de la qualité de l'air, qui serait chargé du suivi de la mise en œuvre de ce Pacte.**

[12] En cas de création de nouvelles structures, le Conseil demande toutefois que soient tirées les leçons des difficultés rencontrées par la Commission nationale Climat dans l'exercice de ses missions⁸, et qu'un organe indépendant du pouvoir exécutif (comme par exemple la Cour des Comptes) soit chargé de la vérification du bon fonctionnement de ces structures.

2.5. Négociations européennes et internationales

[13] Le Conseil attire l'attention sur le fait que **vu sa complexité institutionnelle, la Belgique ne peut exercer toute son influence dans les cénacles européens et internationaux relatifs à la pollution atmosphérique que si ses délégués peuvent porter une vision belge claire et concertée.**

[14] Cette coordination devrait être précédée d'un processus impliquant les parties prenantes, comme c'est le cas dans les négociations climatiques.

2.6. Réduction intégrée de la pollution et procédures de contrôle

[15] Le Conseil constate que diverses politiques récentes qui avaient pour objectif de promouvoir une énergie décarbonée ont, pour certaines, provoqué un déplacement des problèmes de pollution. Ainsi, plusieurs politiques ayant favorisé l'usage du diesel afin de diminuer les émissions de CO₂ du secteur routier eurent pour effet indésirable d'augmenter les émissions d'autres polluants, comme les oxydes d'azote. De même, la combustion de biomasse (pellets, ...), qui devient de plus en plus populaire pour remplacer les énergies fossiles dans le secteur du chauffage, peut être une source importante de particules fines, dont les effets délétères sur la santé sont attestés. **Le CFDD recommande le respect d'un principe de réduction intégrée des pollutions à des fins d'évitements des transferts d'un milieu vers un autre** (évitement des « fausses solutions »).

[16] Pour mettre en œuvre ce principe, le Conseil recommande de vérifier la pertinence des outils existants (étude d'incidences sur l'environnement, analyse d'impact de la réglementation⁹, ...).

[17] Le Conseil recommande un **meilleur dialogue entre les entités concernées sur l'existence et le résultat des contrôles effectués quant au respect des normes de produits et des prescriptions techniques applicables**, à l'égard des sources d'émissions pouvant détériorer la qualité de l'air. Ce dialogue devrait aussi favoriser une circulation optimale de l'information.

Comme indiqué à l'Annexe 1, le contrôle du respect des prescriptions techniques fédérales applicables aux véhicules en vue de leur mise en circulation routière est désormais du ressort des Régions.

[18] D'après un avis¹⁰ du Conseil supérieur de la Santé, un Belge moyen passe 85 % de son temps à l'intérieur. Le Conseil estime donc important d'assurer une bonne qualité de l'air intérieur, vu les liens étroits existant entre qualité de l'air extérieur et intérieur et le lien avec l'exposition à la pollution, qui est le critère important en termes de santé.

[19] Des politiques en matière de qualité de l'air intérieur pourraient se référer aux directives de l'OMS¹¹ et agir notamment au niveau des normes de produits et de la sensibilisation du grand public.

⁸ Cf. avis sur la gouvernance en matière de politique climatique nationale et la réforme de la Commission nationale Climat, 2013a12.

⁹ Cf. l'art. 5, § 1^{er}, de la loi du 15 décembre 2013 portant des dispositions diverses concernant la simplification administrative.

¹⁰ Indoor air quality in Belgium, septembre 2017, HGR NR 8794.

¹¹ Biological indoor air pollutants: dampness and mould (2009); Chemical indoor air pollutants: selected air pollutants (2010).

2.7. Circulation de l'information et recherche sur les impacts

- [20] Une meilleure gouvernance implique que les différents niveaux de pouvoir dialoguent pour améliorer leurs procédures de contrôle ainsi qu'une mise en lien de toutes les institutions qui étudient la qualité de l'air sous différents aspects (par exemple CELINE, les institutions relatives à la santé, les universités et les centres agricoles et sylvicoles).
- [21] **Le CFDD recommande de rendre possible et effective la circulation fluide de telles données** ; ceci afin de croiser, par exemple, les cartographies d'émissions de NO_x et l'état des forêts ou les cas de maladies respiratoires.
- [22] Le Conseil rappelle que le fait de disposer de données chiffrées croisées entre la santé publique et les concentrations de polluants est indispensable à une bonne gouvernance.
- [23] Le Conseil recommande aux différents niveaux de pouvoir de soutenir la recherche permettant de mieux connaître les effets des polluants atmosphériques sur la santé. En particulier, l'impact de la taille (particules ultrafines¹² notamment) et de la composition chimique des particules émises reste, dans bien des cas, à déterminer ou à préciser.

2.8. Air, genre et inégalités

- [24] Le Conseil rappelle que les effets de la pollution atmosphérique peuvent se faire sentir jusque dans le fonctionnement socio-économique de notre société. Ainsi, les enfants tombant malades à cause de la mauvaise qualité de l'air devront être gardés par un adulte, qui devra alors s'absenter de son travail, ce qui pourrait avoir des impacts potentiellement importants sur l'évolution de sa carrière.
- [25] Certaines catégories de la population sont par ailleurs plus statiques que d'autres, ce qui est susceptible d'avoir une incidence sur leur exposition. Il y a de ce fait une inégalité dans les expositions, également du fait que les personnes précarisées habitent souvent dans des zones où la qualité de l'air est moindre.
- [26] **Le Conseil recommande par conséquent qu'une attention particulière soit portée aux publics défavorisés et à la dimension de genre dans les politiques portant sur la qualité de l'air.**
- [27] Enfin, l'établissement de normes et de politiques ciblées sur les groupes les plus exposés et les plus sensibles à une mauvaise qualité de l'air, comme les enfants, pourrait être bénéfique à l'ensemble de la population, dans l'esprit du « *design for all* »¹³.

2.9. Politiques gagnant-gagnant – co-bénéfices

- [28] **Le CFDD recommande la promotion de co-bénéfices entre certaines politiques ayant tant des effets en matière de réduction de la pollution de l'air que d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre**, responsables du changement climatique. Par ailleurs, certaines politiques de mobilité, comme celles mettant l'accent sur la promotion des modes de déplacement doux (vélo et marche à pied, entre autres), conduisent à des améliorations sur la santé de la population, à la fois du fait d'une réduction de la pollution de l'air et d'une plus grande activité physique.

2.10. Rendre les citoyens et les entreprises acteurs de la lutte contre la pollution de l'air

- [29] Enfin, le Conseil rappelle l'importance de la sensibilisation du grand public et des entreprises afin d'encourager des changements de comportements qui entraîneront une amélioration de la qualité de l'air.

¹² De diamètre inférieur à 0,1 micromètre

¹³ A ce sujet, voir par exemple <https://www.gezinsbond.be/childproof>

[30] Le CFDD recommande de ne pas considérer que cette sensibilisation est d'ores et déjà acquise dans toutes les couches de la population ni des entreprises. Or, il s'agit d'une condition *sine qua non* des changements de comportements.

La participation des citoyens à la production de données sur la qualité de l'air et la prise de conscience de plus en plus manifeste du grand public au sujet des impacts délétères de la pollution atmosphérique montrent qu'il s'agit d'un domaine dans lequel la population paraît particulièrement réceptive à toute mesure permettant d'améliorer la situation existante.

[31] Dans ce cadre, le Conseil estime important de travailler sur les changements de comportements (tant de la population que des entreprises), car la technologie ne permettra pas seule de régler totalement le problème. Une utilisation plus rationnelle de l'énergie participe par exemple également à la réduction de la pollution atmosphérique.

[32] Il faut par ailleurs s'assurer que les messages de sensibilisation soient cohérents (*cf.* le diesel qui émet moins de CO₂ mais plus de NO_x, les poêles à bois¹⁴ qui brûlent une énergie renouvelable mais émettent beaucoup plus de particules fines que les combustibles liquides et gazeux¹⁵, ...).

[33] Afin d'en maximiser l'efficacité, **le Conseil recommande que des campagnes de sensibilisation soient organisées de manière coordonnée, par les différentes entités compétentes**, sur des aspects qui nécessitent que des informations cohérentes soient délivrées à l'ensemble de la population au même moment (pics de pollution, mesures préventives, ...).

[34] Le CFDD propose que les instances scientifiques appropriées **élaborent une série d'indicateurs scientifiquement fondés, simples à comprendre, reflétant les liens entre la qualité de l'air et la santé ainsi que leur évolution**. Ces indicateurs devraient être régulièrement communiqués vers le grand public via les médias.

[35] Des indicateurs plus dynamiques, comme des cartes interactives indiquant la qualité de l'air en temps réel avec des indications de comportement adapté pour les groupes à risques, pourraient aussi dans la mesure du possible être mis à disposition du public¹⁶.

¹⁴ Voir l'arrêté royal règlementant les exigences minimales de rendement et les niveaux des émissions de polluants des appareils de chauffage alimentés en combustible solide du 12 octobre 2010, ainsi que le tableau repris en annexe 3 du présent avis.

¹⁵ Selon l'Agence européenne pour l'environnement, les émissions de PM_{2,5} exprimées en kg/GJ s'élèvent à 0,2 et 1,5 dans le cas des chaudières au gaz et au mazout, et peuvent aller jusqu'à 740 pour des poêles à bois anciens (52 pour les plus récents). Source: <https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016/part-b-sectoral-guidance-chapters/1-energy/1-a-combustion/1-a-4-small-combustion-2016/view>

¹⁶ Voir l'exemple de Londres : <https://www.londonair.org.uk/LondonAir/Default.aspx>

Annexe 1. Répartition des compétences

Le présent avis est rendu en tenant compte de la répartition des compétences en vigueur. Les éléments de ce cadre sont les suivants, en ce qui concerne la pollution atmosphérique :

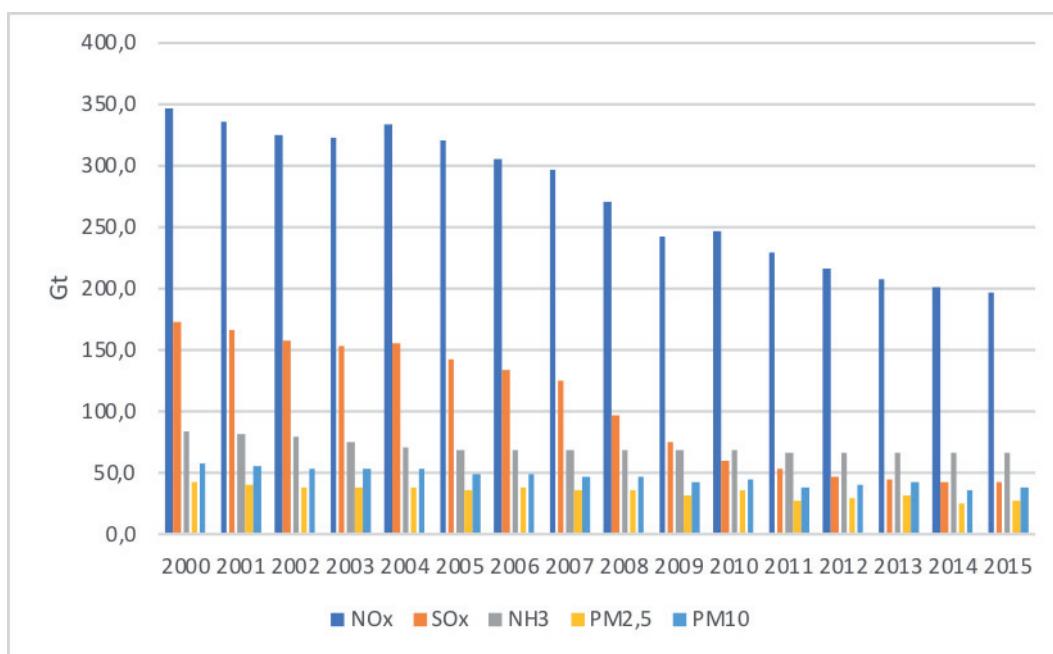
- les Régions conservent la compétence de principe en matière d'environnement, dont le contrôle des émissions industrielles ainsi que la définition et la fixation d'objectifs concernant la qualité de l'air ambiant. Cette compétence comprend le pouvoir d'adopter des mesures afin de diminuer les émissions¹⁷. Elle inclut les effets sur la santé de l'homme, qui résultent de l'environnement (exposition aux émissions¹⁸) ;
- l'Etat fédéral conserve, au titre d'exception à la compétence de principe des Régions en matière d'environnement, la compétence pour l'établissement de normes de produits (soit les règles qui déterminent de manière contraignante les conditions auxquelles un produit doit satisfaire, lors de la mise sur le marché, en vue, entre autres, de la protection de l'environnement¹⁹) ainsi que la protection contre les radiations ionisantes ;
- d'autres compétences doivent aussi être prises en compte, vu les causes diverses de la pollution atmosphérique. Ainsi en va-t-il des nouvelles compétences qui sont dévolues aux Régions, suite à la sixième réforme de l'Etat en matière de sécurité routière. Le contrôle du respect des prescriptions techniques fédérales applicables aux véhicules en vue de leur mise en circulation routière et le contrôle technique des véhicules qui circulent sur la route sont désormais du ressort des Régions ;
- les Communautés sont en charge des matières personnalisables et sont dotées de nombreuses attributions en matière de politique de santé, comme les activités et services de médecine préventive. L'autorité fédérale reste compétente pour les mesures prophylactiques nationales ;
- l'autorité fédérale reste compétente pour la recherche scientifique nécessaire à l'exercice de ses propres compétences ;
- la compétence en matière fiscale de chacune des entités ne se calque pas sur leur compétence matérielle, mais répond à d'autres règles d'attribution (cf. la loi spéciale relative au financement des Communautés et des Régions) ;
- les compétences, en Belgique, sont réparties de manière autonome et exclusive. Des processus de concertation, de coopération et d'association (ex. : normes de produits) sont toutefois prévus. La lutte contre la pollution atmosphérique n'est pas mentionnée parmi les cas devant faire obligatoirement l'objet d'une concertation ou d'une coopération. L'absence de coopération dans une matière pour laquelle le législateur spécial ne prévoit pas d'obligation à cette fin n'est pas constitutive d'une violation des règles répartitrices de compétence. Toutefois, il advient que les compétences de l'Etat fédéral et des Régions sont devenues à ce point imbriquées en raison, d'une part, du contenu du droit européen et, d'autre part, de la nature principalement transrégionale de certaines émissions, « *qu'elles ne peuvent plus être exercées que dans le cadre d'une coopération* »²⁰.

¹⁷ Cour constitutionnelle, arrêt 33/2011 du 2 mars 2011.

¹⁸ Cour constitutionnelle, arrêt 2/2009 du 15 janvier 2009.

¹⁹ Cour constitutionnelle, arrêt 149/2010 du 22 décembre 2010.

²⁰ Cour Constitutionnelle, arrêt 33/2011 du 2 mars 2011.

Annexe 2. Evolution des émissions de polluants atmosphériques en Belgique.

Source: www.irceline.be/en/air-quality/emissions

Annexe 3. Annexe de l'arrêté royal réglementant les exigences minimales de rendement et les niveaux des émissions de polluants des appareils de chauffage alimentés en combustible solide du 12 octobre 2010

Tableau des niveaux de rendement et des émissions de monoxyde de carbone en application de l'article 4, § 1, I°

Appareils	Niveaux minimum de rendement Conformément aux normes						Valeurs maximales des émissions de monoxyde de carbone Conformément aux normes					
	Phase I		Phase II		Phase III		Phase I		Phase II		Phase III	
	continu	non continu	continu	non continu	continu	non continu	continu	non continu	continu	non continu	continu	non continu
Poêle NBN EN 13240	≥ 65 %	≥ 70 %	≥ 65 %	≥ 75 %	≥ 65 %	≥ 75 %	≤ 0.8 %	≤ 0.3 %	≤ 0.8 %	≤ 0.12 %	≤ 0.8 %	≤ 0.1 %
Insert NBN EN 13229	≥ 65 %	≥ 70 %	≥ 65 %	≥ 75 %	≥ 65 %	≥ 75 %	≤ 0.8 %	≤ 0.3 %	≤ 0.8 %	≤ 0.12 %	≤ 0.8 %	≤ 0.1 %
Appareil domestique à combustible solide à libération lente de chaleur NBN EN 15250	≥ 70 %		≥ 75 %		≥ 75 %		≤ 0.3 %		≤ 0.12 %		≤ 0.1 %	
Appareil à granulé de bois NBN EN 14785	≥ 75 % à la puissance nominale		≥ 80 % à la puissance nominale		≥ 85 % à la puissance nominale		≤ 0.04 % à la puissance nominale		≤ 0.03 % à la puissance nominale		≤ 0.02 % à la puissance nominale	
Chaudière-poêle NBN EN 12809	≥ 75 % à la puissance nominale		≥ 75 % à la puissance nominale		≥ 75 % à la puissance nominale		≤ 0.3 % à la puissance nominale		≤ 0.12 % à la puissance nominale		≤ 0.1 % à la puissance nominale	
Chaudière NBN EN 303-5	≥ 75 % à la puissance nominale		≥ 75 % à la puissance nominale		≥ 75 % à la puissance nominale		≤ 5 gr /Nm ³ à la puissance nominale		≤ 3 gr /Nm ³ à la puissance nominale		≤ 1,5 gr /Nm ³ à la puissance nominale	
Feu ouvert NBN EN 13229	≥ 65 %		≥ 65 %		≥ 65 %		≤ 0.8 %		≤ 0.8 %		≤ 0.8 %	

La phase I entre en vigueur 1 an après la publication de l'AR.

La phase II entre en vigueur 3 ans après la publication de l'AR.

La phase III entre en vigueur 6 ans après la publication de l'AR.

Vu pour être annexé à notre arrêté du 12 octobre 2010 réglementant les exigences minimales de rendement et les niveaux des émissions de polluants des appareils de chauffage alimentés en combustible solide.

Le Ministre du Climat et de l'Energie

P. MAGNETTE

Annexe 4. Membres de l'Assemblée générale ayant droit de vote qui ont participé au vote pour cet avis

Groupe de membres	Vote POUR	Vote CONTRE	ABSTENTION	TOTAL
Présidente et vice-présidents				
Magda Aelvoet	+			
Mathias Bienstman	+			
Oliver Van der Maren	+			
Mathieu Verjans	+			
<i>Total sur 4 ayant droit de vote</i>	4	0	0	4
ONG pour la protection de l'environnement				
Olivier Beys	+			
Céline Tellier	+			
Gwendoline Viatour	+			
<i>Total sur 3 ayant droit de vote</i>	3	0	0	3
ONG pour la coopération au développement				
Jan Van de Poel	+			
<i>Total sur 3 ayant droit de vote</i>	1	0	0	1
Organisations de travailleurs				
Giuseppina Desimone	+			
Nilüfer Polat	+			
François Sana	+			
<i>Total sur 6 ayant droit de vote</i>	3	0	0	3
Organisations patronales				
Vanessa Biebel	+			
Ann Nachtergael	+			
Diane Schoonhoven	+			
Piet Vanden Abeele	+			
<i>Total sur 6 ayant droit de vote</i>	4	0	0	4
Organisations de jeunesse				
Herlinde Baeyens	+			
Elliot Herman	+			
<i>Total sur 2 ayant droit de vote</i>	2	0	0	2
TOTAL des votes sur 24 membres ayant le droit de vote	17	0	0	17

Annexe 5. Réunions de préparation de cet avis

Les groupes de travail « Energie et Climat » et « Normes de produits » du CFDD se sont réunis les 1er mars, 16 mars, 29 mars, 17 avril et 25 avril 2018 pour préparer cet avis.

Annexe 6. Personnes ayant collaboré à la préparation de cet avis**Présidence**

Prof. Delphine MISONNE (USLB) – co-présidente du GT « Normes de produits »
Prof. Jean-Pascal VAN YPERSELE (UCL) – président du GT « Energie et Climat »
M. Romain WEIKMANS (ULB) – vice-président du GT « Energie et Climat »

Membres et leurs représentants

Mme Magda AELVOET (Présidente du CFDD)
M. Steve BRAEM (AB-REOC)
Mme Antoinette BROUYAUX (Associations 21)
Mme Charline CAUWE (Conseil de la Jeunesse)
Mme Yu-Ting CHEN (DETIC)
M. Pieterjan DEBERGH (VBO)
M. Jacques DE GERLACHE (GREENFACTS)
Mme Inge DHUYVETTER (BFP)
Mme Clémence JANSSENS (Conseil de la Jeunesse)
M. Billy MURAILLE (AB-REOC)
Mme Aurélie NOIRET (FWA)
Mme Sophie POIDEVIN (FEBIAC)
Mme Maggi POPPE (NVR)
Mme Diane SCHOONHOVEN (Boerenbond)
M. Fredrik SNOECK (ACV)
Mme Laurien SPRUYT (BBL)
M. Sébastien STORME (FGTB)
M. Patrick VAN DEN BOSSCHE (AGORIA)
Mme Caroline VANDER HEYDEN (Boerenbond)
M. Olivier VAN DER MAREN (FEB)
M. Piet VAN THOURNOUT (Fedustria)

Experts invités

Mme Catherine BOULAND (ULB)
M. Tim CASSIERS (BRAL)
M. Liévin CHEMIN (BRAL)
Mme Claire COLLIN (SPF SPSCAE)
M. Frans FIERENS (irCELine)
M. Wouter LEFEBVRE (VITO)
M. Izay NOTI (SPF Mobilité)
M. Luc INT PANIS (VITO)
Mme Anne-France RIHOUX (SPF SPSCAE)
M. Roeland SAMSON (UAntwerpen)
M. Fabrice THIELEN (SPF SPSCAE)

Secrétariat CFDD

M. Marc DEPOORTERE

M. Alexis DALL'ASTA

M. Fabrice DEHOUX

Mme Chris SCHUURMANS

BIJLAGE 2

**RICHTLIJNEN INZAKE MILIEU EN
LUCHTKWALITEIT**

TOESTAND OP 22 JUNI 2018

ANNEXE 2

**DIRECTIVES RELATIVES À
L'ENVIRONNEMENT ET À LA
QUALITÉ DE L'AIR**

SITUATION AU 22 JUIN 2018

1. Overzicht van de richtlijnen waar België de omzettingstermijn overschreden heeft

EXCLUSIEVE FEDERALE BEVOEGDHEID

1. Aperçu des directives dont le délai de transposition est dépassé en Belgique

COMPÉTENCE EXCLUSIVEMENT FÉDÉRALE

	RICHTLIJN DIRECTIVE	LIMIET-DATUM DATE LIMITE
1.	2017/2096 Richtlijn (EU) 2017/2096 van de Commissie van 15 november 2017 tot wijziging van bijlage II bij richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende autowrakken. Directive (UE) 2017/2096 de la Commission du 15 novembre 2017 modifiant l'annexe II de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage	06/06/2018

BETROKKENHEIDSPROCEDURE

PROCÉDURE DE CONSULTATION

	RICHTLIJN DIRECTIVE	LIMIET-DATUM DATE LIMITE
2.	2015/652 Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad van 20 april 2015 tot vaststelling van berekeningsmethoden en rapportage-verplichtingen overeenkomstig richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof Directive (UE) 2015/652 du Conseil du 20 avril 2015 établissant des méthodes de calcul et des exigences de déclaration au titre de la directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel	21/04/2017

GEMENGDE BEVOEGDHEID

COMPÉTENCE MIXTE

	RICHTLIJN DIRECTIVE	LIMIET-DATUM DATE LIMITE
3.	2014/52 Richtlijn 2014/52/EU van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 tot wijziging van richtlijn 2011/92/EU betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten Directive 2014/52/UE du Parlement et du Conseil du 16 avril 2014 modifiant la directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement	16/05/2017
4.	2014/94 Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs	18/11/2016

<p>5. 2015/1513</p> <p>Richtlijn (EU) 2015/1513 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 tot wijziging van richtlijn 98/70/EG betreffende de kwaliteit van benzine en dieselbrandstof en tot wijziging van richtlijn 2009/28/EG ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen</p> <p>Directive (UE) 2015/1513 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 modifiant la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables</p>	<p>10/09/2017</p>
---	--------------------------

EXCLUSIEF GEFEDEREerde BEVOEGDHEID | COMPÉTENCE EXCLUSIVEMENT FÉDÉRÉE

	RICHTLIJN DIRECTIVE	LIMIET-DATUM DATE LIMITE
6. 2015/2193	<p>Richtlijn (EU) 2015/2193 van het Europees Parlement en de Raad van 25 november 2015 inzake de beperking van de emissies van bepaalde verontreinigende stoffen in de lucht door middelgrote stookinstallaties</p> <p>Directive (UE) 2015/2193 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative à la limitation des émissions de certains polluants dans l'atmosphère en provenance des installations de combustion moyennes</p>	19/12/2017

2. Overzicht van alle nog om te zetten richtlijnen waarvoor de termijn nog niet verstreken is | 2. Aperçu des directives à transposer dont le délai de transposition n'est pas encore dépassé

<p>1 2016/2284</p> <p>Richtlijn (EU) 2016/2284 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen, tot wijziging van richtlijn 2003/35/EG en tot intrekking van richtlijn 2001/81/EG</p> <p>Directive (EU) 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques, modifiant la directive 2003/35/CE et abrogeant la directive 2001/81/CE</p>	<p>01/07/2018</p> <p>15/02/2017 (art. 10, lid / al. 2)</p>
<p>2 2018/100</p> <p>Uitvoeringsrichtlijn (EU) 2018/100 van de commissie van 22 januari 2018 tot wijziging van de richtlijnen 2003/90/EG en 2003/91/EG houdende bepalingen ter uitvoering van artikel 7 van richtlijn 2002/53/EG van de Raad, respectievelijk artikel 7 van richtlijn 2002/55/EG van de Raad, met betrekking tot de kenmerken waartoe het onderzoek van bepaalde rassen van landbouwgewassen en groentegewassen zich ten minste moet uitstrekken, en de minimumvereisten voor dat onderzoek</p> <p>Directive d'exécution (UE) 2018/100 de la commission du 22 janvier 2018 modifiant les directives 2003/90/CE et 2003/91/CE établissant des modalités d'application des articles 7 des directives 2002/53/CE et 2002/55/CE du Conseil en ce qui concerne les caractères minimaux à prendre en compte et les conditions minimales à remplir lors de l'examen de certaines variétés d'espèces de plantes agricoles et de légumes</p>	<p>31/08/2018</p>
<p>3 2018/484</p> <p>Uitvoeringsrichtlijn (EU) 2018/484 van de Commissie van 21 maart 2018 tot wijziging van richtlijn 93/49/EEG wat betreft de voorschriften waaraan teeltmateriaal van bepaalde geslachten of soorten van <i>Palmae</i> moet voldoen in verband met <i>Rhynchophorus ferrugineus</i> (Olivier)</p> <p>Directive d'exécution (UE) 2018/484 de la Commission du 21 mars 2018 modifiant la directive 93/49/CEE pour ce qui est des exigences auxquelles les matériaux de</p>	<p>30/09/2018</p>

	multiplication de certains genres ou espèces de <i>Palmae</i> doivent satisfaire en ce qui concerne <i>Rhynchophorus ferrugineus</i> (Olivier)	
4	2017/845 Richtlijn (EU) 2017/845 van de Commissie van 17 mei 2017 tot wijziging van richtlijn 2008/56/EG van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de indicatieve lijsten van elementen waarmee rekening moet worden gehouden bij de voorbereiding van mariene strategieën Directive (UE) 2017/845 de la Commission du 17 mai 2017 modifiant la directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les listes indicatives d'éléments à prendre en compte lors de la préparation des stratégies pour le milieu marin	07/12/2018
5	2018/350 Richtlijn (EU) 2018/350 van de Commissie van 8 maart 2018 tot wijziging van richtlijn 2001/18/EG van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de milieurisicobeoordeling van genetisch gemodificeerde organismen Directive (UE) 2018/350 de la Commission du 8 mars 2018 modifiant la directive 2001/18/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'évaluation des risques pour l'environnement des organismes génétiquement modifiés	29/09/2019
6	2018/410 Richtlijn (EU) 2018/410 van het Europees Parlement en de Raad van 14 maart 2018 tot wijziging van richtlijn 2003/87/EG ter bevordering van kosteneffectieve emissiereducties en koolstofarme investeringen en van besluit (EU) 2015/1814 Directive (UE) 2018/410 du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2018 modifiant la directive 2003/87/CE afin de renforcer le rapport coût-efficacité des réductions d'émissions et de favoriser les investissements à faible intensité de carbone, et la décision (UE) 2015/1814	31/12/2018 09/10/2019
7	2018/844 Richtlijn (EU) 2018/844 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 tot wijziging van richtlijn 2010/31/EU betreffende de energieprestatie van gebouwen en richtlijn 2012/27/EU betreffende energie-efficiëntie Directive (UE) 2018/844 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 modifiant la directive 2010/31/UE sur la performance énergétique des bâtiments et la directive 2012/27/UE relative à l'efficacité énergétique	10/03/2020
8	2018/849 Richtlijn (EU) 2018/849 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 tot wijziging van de richtlijnen 2000/53/EG betreffende autowrakken, 2006/66/EG inzake batterijen en accu's, alsook afgedankte batterijen en accu's, en 2012/19/EU betreffende afgedankte elektrische en elektronische apparatuur Directive (UE) 2018/849 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 modifiant la directive 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage, la directive 2006/66/CE relative aux piles et accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et d'accumulateurs, et la directive 2012/19/UE relative aux déchets d'équipements électriques et électroniques	05/07/2020
9	2018/850 Richtlijn (EU) 2018/850 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 tot wijziging van richtlijn 1999/31/EG van de Raad betreffende het storten van afvalstoffen Directive (UE) 2018/850 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 modifiant la directive 1999/31/CE concernant la mise en décharge des déchets	05/07/2020
10	2018/851	05/07/2020

	Richtlijn (EU) 2018/851 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 tot wijziging van richtlijn 2008/98/EG betreffende afvalstoffen Directive (UE) 2018/851 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 modifiant la directive 2008/98/CE relative aux déchets	
11	2018/852 Richtlijn (EU) 2018/852 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 tot wijziging van richtlijn 94/62/EG betreffende verpakking en verpakkingsafval Directive (UE) 2018/852 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 modifiant la directive 94/62/CE relative aux emballages et aux déchets d'emballages	05/07/2020

BIJLAGE 3

**DE FISCALE REGELS IN DE GEWESTEN
EN BIJ DE FEDERALE OVERHEID
VOOR DE UITEENLOPENDE TYPES VAN
VOERTUIGEN**

(MAART 2018)

ANNEXE 3

**LES RÈGLES FISCALES RELATIVES AUX
DIFFÉRENTS TYPES DE VÉHICULES
AU NIVEAU DES RÉGIONS ET DE
L'ÉTAT FÉDÉRAL**

(MARS 2018)

1. Inleiding

In deze nota worden de fiscale regels voor voertuigen toegelicht. Eerst worden de algemene principes inzake de fiscale bevoegdheden van de Gewesten en de Federale Staat besproken. In het tweede deel komen de fiscale bevoegdheden van de Gewesten aan bod, en meer bepaald over de verkeersbelasting, de belasting op de inverkeerstelling, de kilometerheffing en de – Vlaamse – premie voor de aankoop van bepaalde voertuigen. Het derde deel gaat over de relevante fiscale bevoegdheden van de Federale Staat, met name in de btw, de personenbelasting, de vennootschapsbelasting en de accijnzen.

De digitale leeswijzer verwijst naar relevante informatiebronnen op het Internet.

De nota beperkt zich tot fiscale regelgeving. Er wordt niet ingegaan op andere regelgeving die verband houdt met mobiliteit en leefmilieu, zoals productnormen voor voertuigen, snelheidsverlagingen bij te hoge fijnstofconcentraties (« smogalarm ») of lage-emissiezones.

De nota is gebaseerd op de regelgeving zoals die geldt in maart 2018.

2. Algemene principes inzake fiscale bevoegdheid

De Grondwet verleent een algemene belastingbevoegdheid aan de Federale Staat (artikel 170, § 1) en aan de Gemeenschappen en de Gewesten (artikel 170, § 2, eerste lid). De Federale Staat kan die algemene belastingbevoegdheid van de Gemeenschappen en de Gewesten echter beperken (artikel 170, § 2, tweede lid (1)).

De Gewesten hebben ook een bijzondere belastingbevoegdheid op basis van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten (hierna bijzondere financieringswet). Wat voertuigen betreft zijn de gewesten bevoegd voor de verkeersbelasting (artikel 3, 10°, van de bijzondere financieringswet) en de belasting op de inverkeerstelling (artikel 3, 11°, van de bijzondere financieringswet). De Gewesten zijn ook bevoegd inzake de kilometerheffing voor vrachtwagens, die sinds 1 april 2016 het vroegere Eurovignet vervangt (2).

(1) De wet bepaalt de uitzonderingen waarvan de noodzakelijkheid blijkt.
(2) Dit betekent dat het vroegere artikel 3,12°, van de bijzondere financieringswet is opgeheven.

1. Introduction

La présente note commente les règles fiscales applicables aux véhicules. Elle expose tout d'abord les principes généraux concernant les compétences fiscales des Régions et de l'État fédéral. La deuxième partie aborde la question des compétences fiscales des Régions, en particulier en ce qui concerne la taxe de circulation, la taxe de mise en circulation, le prélèvement kilométrique et la prime – flamande – à l'achat de certains véhicules. La troisième partie est consacrée aux compétences fiscales pertinentes de l'État fédéral, à savoir ses compétences en matière de TVA, d'impôt des personnes physiques, d'impôt des sociétés et d'accises.

Le guide de lecture numérique renvoie aux sources d'information pertinentes sur Internet.

La note se limite à la réglementation fiscale. Elle n'aborde pas les autres réglementations liées à la mobilité et à l'environnement, comme les normes de produits pour les véhicules, les réductions de vitesses de la circulation en cas de trop fortes concentrations de particules fines (« alerte au smog ») ou les zones à faibles émissions.

La note est basée sur la réglementation en vigueur en mars 2018.

2. Principes généraux en matière de compétence fiscale

La Constitution attribue une compétence fiscale générale à l'État fédéral (article 170, § 1^{er}) ainsi qu'aux Communautés et aux Régions (article 170, § 2, al. 1^{er}). L'État fédéral peut toutefois limiter cette compétence fiscale générale des Communautés et des Régions (article 170, § 2, al. 2 (1)).

Les Régions ont aussi une compétence fiscale particulière en vertu de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions (ci-après dénommée « loi spéciale de financement »). En ce qui concerne les véhicules, les Régions sont compétentes pour la taxe de circulation (article 3, 10°, loi spéciale de financement) et pour la taxe de mise en circulation (article 3, 11°, loi spéciale de financement). Elles sont également compétentes pour le prélèvement kilométrique des camions, qui remplace l'ancienne Eurovignette depuis le 1^{er} avril 2016 (2).

(1) La loi détermine les exceptions dont la nécessité est démontrée.

(2) Cela signifie que l'ancien article 3, 12°, de la loi spéciale de financement a été abrogé.

De Gewesten voeren hun bijzondere belastingbevoegdheid uit nadat ze de zogenaamde dienst van de belasting hebben overgenomen (artikel 5, § 3, van de bijzondere financieringswet). Zolang dat niet is gebeurd blijft de federale overheid instaan voor die dienst. De dienst van de belasting omvat de vaststelling van de belastinggrondslag, de berekening van de belasting, de controle van de belastinggrondslag en van de belasting, de daarop betrekking hebbende betwistingen (zowel administratief als gerechtelijk), de inning en de invordering van de belastingen (met inbegrip van de kosten en de intresten) (1).

Een Gewestregering moet aan de federale regering melden (« notificeren ») dat ze de dienst van de belasting met betrekking tot een bepaalde groep van belastingen zal overnemen. Vanaf het tweede begrotingsjaar volgend op de datum van die notificatie zorgt het betrokken Gewest voor de dienst van deze belasting. Wat de verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling betreft (de « vierde groep » van belastingen) verzorgt het Vlaams Gewest de dienst van de belasting sinds 1 januari 2011. Het Waals Gewest verzorgt de dienst sinds 1 januari 2014. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt de dienst nog steeds verzorgd door de federale overheid. Nu het Brussels Hoofdstedelijk Parlement de ordonnantie van 15 december 2017 houdende de overname van de dienst van de verkeersbelasting op de autovoertuigen en van de belasting op inverkeerstelling heeft aangenomen (2), zal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de betrokken dienst vanaf 1 januari 2019 verzorgen.

De Gewesten zijn bevoegd om de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen van de verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling te wijzigen (artikel 4, § 3, van de bijzondere financieringswet). Met betrekking tot leasingwagens kunnen de Gewesten die bevoegdheden slechts uitoefenen nadat ze een samenwerkingsakkoord hebben gesloten (3).

Bij de uitoefening van de fiscale bevoegdheden moeten de Gewesten rekening houden met bepaalde restricties. Naast het vermelde samenwerkingsakkoord

(1) *Parl.St. Kamer* 2000-2001, nr. 50-1183/7, 160. Deze definitie is ook overgenomen door het Grondwettelijk Hof ; zie bijvoorbeeld Grondwettelijk Hof 1 september 2008, nr. 124/2008, B.8.4.

(2) *Belgisch Staatsblad* van 11 januari 2018, 1236.

(3) Artikel 4, § 3, van de bijzondere financieringswet : « Ingeval de belastingplichtige van deze belastingen een vennootschap, zoals bedoeld in de wet van 7 mei 1999 houdende het Wetboek van vennootschappen, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten is, is de uitoefening van deze bevoegdheden afhankelijk van een voorafgaandelijk tussen de drie Gewesten te sluiten samenwerkingsakkoord zoals bedoeld in artikel 92bis, § 2, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. » Zie ook artikel 92bis, § 2, f), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Les Régions exercent leur compétence fiscale particulière une fois qu'elles auront repris ce qu'on appelle le service de l'impôt (article 5, § 3, loi spéciale de financement). Tant que cela n'aura pas été fait, l'autorité fédérale continue à assurer ce service. Le service de l'impôt comprend le processus de l'établissement de la base imposable, le calcul de l'impôt, le contrôle de la base imposable et de l'impôt, ainsi que le contentieux y afférent (tant administratif que judiciaire), la perception et le recouvrement de l'impôt (en ce compris les frais et intérêts) (1).

Un gouvernement de Région doit signaler (« notifier ») au gouvernement fédéral qu'il reprendra le service de l'impôt relatif à un groupe d'impôts déterminé. À partir de la deuxième année budgétaire suivant la date de cette notification, la Région concernée assure le service de cet impôt. En ce qui concerne la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation (le « quatrième groupe » d'impôts), la Région flamande assure le service de l'impôt depuis le 1^{er} janvier 2011, et la Région wallonne depuis le 1^{er} janvier 2014. Dans la Région de Bruxelles-Capitale, le service est toujours assuré actuellement par l'autorité fédérale. Toutefois, dès lors que le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté l'ordonnance du 15 décembre 2017 portant reprise du service de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles et de la taxe de mise en circulation (2), c'est la Région de Bruxelles-Capitale qui assurera le service de ces taxes à partir du 1^{er} janvier 2019.

Les Régions sont compétentes pour modifier le taux d'imposition, la base d'imposition et les exonérations de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation (article 4, § 3, loi spéciale de financement). Pour ce qui est des voitures en leasing, les Régions ne peuvent exercer ces compétences qu'après avoir conclu un accord de coopération (3).

Dans le cadre de l'exercice des compétences fiscales, les Régions doivent tenir compte de certaines restrictions. Outre l'accord de coopération précité concernant

(1) *Doc. parl. Chambre* 2000-2001, n° 50-1183/7, 160. Cette définition a également été reprise par la Cour constitutionnelle ; voir par exemple Cour constitutionnelle 1^{er} septembre 2008, n° 124/2008, B.8.4.

(2) *Moniteur belge* du 11 janvier 2018, 1236.

(3) Article 4, § 3, de la loi spéciale de financement : « Dans le cas où le redevable de ces impôts est une société, au sens de la loi du 7 mai 1999 portant le Code des sociétés, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing, l'exercice de ces compétences est subordonné à la conclusion préalable d'un accord de coopération entre les trois Régions au sens de l'article 92bis, § 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. » Voir aussi l'article 92bis, § 2, f), de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

inzake leasingwagens zijn de Gewesten en de federale overheid ook verplicht een samenwerkingsakkoord te sluiten inzake de uitwisseling van informatie in het kader van de uitoefening van de fiscale bevoegdheden van de Gewesten (artikel 1^{bis} van de bijzondere financieringswet) (1). Ook moeten de Gewesten de in artikel 143 van de Grondwet bedoelde federale loyauteit en het algemeen normatief kader van de economische unie en de monetaire eenheid naleven, alsmede van de volgende principes : 1° de uitsluiting van elke deloyale fiscale concurrentie ; 2° de vermijding van dubbele belasting ; 3° het vrij verkeer van personen, goederen, diensten en kapitaal (artikel 1^{ter} van de bijzondere financieringswet).

3. Fiscale bevoegdheden van de Gewesten

3.1. Verkeersbelasting

De verkeersbelasting wordt gelokaliseerd op de plaats waar de natuurlijke persoon of rechtspersoon gevestigd is op wiens naam het voertuig ingeschreven is of moet zijn. Wanneer de belastingschuldige, natuurlijke persoon of rechtspersoon, in België geen woonplaats of maatschappelijke zetel heeft, wordt de belasting geacht gelokaliseerd te zijn op de plaats van zijn verblijfplaats of voornaamste inrichting in België (artikel 5, § 2, 10°, van de bijzondere financieringswet).

Voor het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt de verkeersbelasting geregeld door de artikelen 3 tot en met 42^{bis} van het wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (hierna WIBG).

De verkeersbelasting wordt geheven op (1) personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen, (2) motorvoertuigen bestemd voor het vervoer van goederen met een maximaal toegelaten massa (MTM) van ten hoogste 3 500 kg, (3) motorfietsen, (4) autobussen en autocars (alleen de minimumbelasting), (5) motorvoertuigen of samengesteld voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen (MTM meer dan 3 500 kg),

les voitures en leasing, les Régions et l'autorité fédérale ont également l'obligation de conclure un accord de coopération en matière d'échange d'informations dans le cadre de l'exercice des compétences fiscales des Régions (article 1^{ter}, loi spéciale de financement) (1). Les Régions sont aussi tenues au respect de la loyauté fédérale visée à l'article 143 de la Constitution et du cadre normatif général de l'union économique et de l'unité monétaire, ainsi que des principes suivants : 1° l'exclusion de toute concurrence fiscale déloyale ; 2° l'évitement de la double imposition ; 3° la libre circulation des personnes, biens, services et capitaux (article 1^{ter}, loi spéciale de financement).

3. Compétences fiscales des Régions

3.1. Taxe de circulation

La taxe de circulation est localisée à l'endroit où est établie la personne physique ou morale au nom de laquelle est ou doit être immatriculé le véhicule. Lorsque le redevable, personne physique ou personne morale, n'a pas en Belgique de domicile ou de siège social, la taxe est réputée localisée au lieu de sa résidence ou de son principal établissement en Belgique (article 5, § 2, 10°, loi spéciale de financement).

Pour la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale, la taxe de circulation est réglée par les articles 3 à 42^{bis} inclus du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus (ci-après le CTA).

La taxe de circulation est prélevée sur (1) les voitures, voitures mixtes et minibus, (2) véhicules à moteur destinés au transport de marchandises, ayant une masse maximale autorisée (MMA) inférieure ou égale à 3 500 kg, (3) motocyclettes, (4) autobus et autocars (uniquement la taxe minimum), (5) véhicules à moteur ou ensembles de véhicules destinés au transport de marchandises (MMA supérieure à 3 500 kg),

(1) Zie ook artikel 92^{bis}, § 3, e) van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen en het Samenwerkingsakkoord van 7 december 2001 tussen de Federale Staat en de Gewesten betreffende de uitwisseling van informatie in het kader van de uitoefening van hun fiscale bevoegdheden en betreffende de overlegprocedures inzake technische uitvoerbaarheid van door de Gewesten voorgenomen wijzigingen aan de Gewestelijke belastingen en inzake de technische uitvoerbaarheid van de invoering door de Gewesten van algemene belastingverminderingen of -vermeerderingen van de verschuldigde personenbelasting (*Belgische Staatsblad* van 11 december 2002).

(1) Voir aussi l'article 92^{bis}, § 3, e), de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles et l'Accord de coopération du 7 décembre 2001 entre l'État fédéral et les Régions relatif à l'échange d'informations dans le cadre de l'exercice de leurs compétences fiscales et aux procédures de concertation concernant l'applicabilité technique des modifications aux impôts régionaux projetées par les Régions et l'applicabilité technique de l'instauration par les Régions de réductions ou d'augmentations générales de l'impôt des personnes physiques dû (*Moniteur belge* du 11 décembre 2002).

(6) aanhangwagens en opleggers met een maximaal toegelaten massa van ten hoogste 3 500 kg en (7) voertuigen onderworpen aan een forfaitaire belasting (1). Bepaalde voertuigen zijn vrijgesteld, zoals voertuigen gebruikt voor een openbare dienst, ziekenwagens, bromfietsen of taxi's (2).

De belastbare grondslag is, naargelang van het geval, afhankelijk van het vermogen van de motor, van zijn cilinderinhoud of van de maximaal toegelaten massa van het voertuig (3). Per categorie houdt dat – vereenvoudigd – in :

(1) personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen → afhankelijk van het aantal PK (4) ;

(2) lichte vrachtwagens → bedrag per schijf MTM ;

(3) motorfietsen → forfaitair bedrag, met vrijstelling indien cilinderinhoud minder dan 250 cm³ ;

(4) autobussen en autocars → afhankelijk van het aantal PK ;

(5) vrachtwagens → afhankelijk van het aantal PK, het aantal assen en de ophanging. Voor voertuigen waarvan de MTM 3 500 kg overschrijdt, maar minder dan 12 ton bedraagt, is het tarief 0 euro ;

(6) aanhangwagens en opleggers met MTM tot 3 500 kg → forfaitair bedrag (tot 500 kg en boven 500 kg) ;

(7) voertuigen onderworpen aan een forfaitaire belasting → forfaitair bedrag.

Personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen die uitgerust zijn met een lpg-installatie zijn onderworpen aan een aanvullende verkeersbelasting, die afhankelijk is van het fiscale vermogen van het voertuig (5).

Voor het Vlaams Gewest wordt de verkeersbelasting geregeld door de artikelen 2.2.1.0.1 tot en met 2.2.7.0.2 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit (hierna VCF) (6).

(1) Afgeleid uit artikel 9 WIBG.

(2) Voor de volledige opsomming, zie artikel 5 WIBG.

(3) Artikel 7 WIBG.

(4) Dit wordt bepaald aan de hand van een formule waarvan alle elementen afhankelijk zijn van de cilinderinhoud in liter.

(5) Artikel 12 WIBG.

(6) Artikel 1.1.0.0.2 VCF bevat de definities die betrekking hebben op de verkeersbelasting.

(6) remorques et semi-remorques d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 3 500 kg et (7) véhicules soumis à une taxe forfaitaire (1). Certains véhicules sont exemptés ; c'est le cas, par exemple, des véhicules affectés exclusivement à un service public, ambulances, cyclomoteurs ou taxis (2).

L'assiette est déterminée, selon le cas, en fonction de la puissance du moteur, de sa cylindrée ou de la masse maximale autorisée du véhicule (3). Signification concrète, par catégorie :

(1) voitures, voitures mixtes et minibus → dépend du nombre de CV (4) ;

(2) camionnettes → montant par tranche de MMA (masse maximale autorisée) ;

(3) cyclomoteurs et motocyclettes → montant forfaitaire, exemption si la cylindrée est inférieure à 250 cm³ ;

(4) autobus et autocars → dépend du nombre de CV ;

(5) camions → dépend du nombre de CV, du nombre d'essieux et du type de suspension. Pour les véhicules dont la MMA excède 3 500 kg mais est inférieure à 12 tonnes, le tarif est de 0 euro ;

(6) remorques et semi-remorques d'une MMA de 3 500 kg maximum → montant forfaitaire (jusqu'à 500 kg et au-delà de 500 kg) ;

(7) véhicules soumis à une taxe forfaitaire → montant forfaitaire.

Les voitures, voitures mixtes et minibus équipés d'une installation LPG sont soumis à une taxe de circulation complémentaire, qui varie en fonction de la puissance fiscale du véhicule (5).

Pour la Région flamande, la taxe de circulation est réglée par les articles 2.2.1.0.1 à 2.2.7.0.2 inclus du « Vlaamse Codex Fiscaliteit » (ci-après : VCF) (6).

(1) Source : article 9 du CTA.

(2) Pour l'énumération complète, voir l'article 5 du CTA.

(3) Article 7 du CTA.

(4) Ce nombre est déterminé au moyen d'une formule dont tous les éléments dépendent de la cylindrée en litres.

(5) Article 12 du CTA.

(6) L'article 1.1.0.0.2 du VCF contient les définitions relatives à la taxe de circulation.

De verkeersbelasting wordt geheven op (1) personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen, (2) motorvoertuigen bestemd voor het vervoer van goederen met een maximaal toegelaten massa (MTM) van ten hoogste 3 500 kg, (3) motorfietsen, (4) autobussen en autocars (alleen de minimumbelasting), (5) motorvoertuigen of samengesteld voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen (MTM meer dan 3 500 kg), (6) aanhangwagens en opleggers met een maximaal toegelaten massa van ten hoogste 3 500 kg, (7) voertuigen onderworpen aan een forfaitaire belasting en (8) kampeerwagens (1).

De belasting wordt, naargelang van het geval, vastgesteld op basis van het vermogen van de motor (PK), van zijn cilinderinhoud of van het maximaal toegestane totaalgewicht van het voertuig, vastgesteld door de bevoegde overheid, tenzij anders is bepaald in de VCF (2). Per categorie houdt dat – vereenvoudigd – in :

(1) personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen die uiterlijk op 31 december 2015 zijn ingeschreven in het repertorium van het directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid → afhankelijk van het aantal PK ;

(1) personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen die na 31 december 2015 zijn ingeschreven in het repertorium van het directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid → gemoduleerde regeling van de verkeersbelasting die bestaat uit (3) :

- een specifieke forfaitaire minimumbelasting ;
- modulering op basis van de volgende elementen :

1° in functie van de CO₂-uitstoot van het voertuig, gemeten tijdens de homologatie ervan volgens de geldende Europese regelgeving, wordt het tarief

a) vermeerderd met 0,30 % voor iedere gram CO₂-uitstoot per kilometer boven 122 gram en niet hoger dan 500 gram ;

(1) Afgeleid uit artikelen 2.2.0.4.1 tot 2.2.4.0.9 VCF. Artikel 2.2.2.0.1, § 2 VCF omschrijft de bedoelde voertuigen als volgt : de personenauto's, de auto's voor dubbel gebruik, de trage auto's voor dubbel gebruik, de minibussen, de ziekenauto's, de motorfietsen, de motorfietsen-driewielers, de motorfietsen-vierwielaars, de lichte vrachtauto's, de trage lichte vrachtauto's, de bootaanhangwagens, de kampeeraanhangwagens, de kampeerauto's, de lijkwagens, de aanhangwagens en opleggers met een maximaal toegestane totaalgewicht tot 3 500 kg.

(2) Artikel 2.2.3.0.1 VCF. De formule voor de berekening van het belastbaar vermogen van de voertuigen wordt omschreven in artikel 2.2.3.0.2 en volgende VCF.

(3) Artikel 2.2.4.0.1, § 2/1 VCF.

La taxe de circulation est prélevée sur (1) les voitures, voitures mixtes et minibus, (2) véhicules à moteur destinés au transport de marchandises, ayant une masse maximale autorisée (MMA) inférieure ou égale à 3 500 kg, (3) motocyclettes, (4) autobus et autocars (uniquement la taxe minimum), (5) véhicules à moteur ou ensembles de véhicules destinés au transport de marchandises (MMA supérieure à 3 500 kg), (6) remorques et semi-remorques d'une charge maximale autorisée inférieure ou égale à 3 500 kg et (7) véhicules soumis à une taxe forfaitaire et (8) motorhomes (1).

La taxe est établie, selon le cas, sur la base de la puissance du moteur (CV), de sa cylindrée ou du poids total maximal autorisé du véhicule, tels que déterminés par l'autorité compétente, sauf stipulation contraire dans le VCF (2). Signification concrète, par catégorie :

(1) les voitures, voitures mixtes et minibus inscrits au plus tard le 31 décembre 2015 au répertoire de la direction générale Mobilité et Sécurité routière → dépend du nombre de CV ;

(1) les voitures, voitures mixtes et minibus inscrits après le 31 décembre 2015 au répertoire de la direction générale Mobilité et Sécurité routière → réglementation modulée de la taxe de circulation, consistant en (3) :

- une taxe minimum forfaitaire spécifique ;
- une modulation sur la base des éléments suivants :

1° en fonction de l'émission de CO₂ du véhicule, mesurée lors de son homologation selon la réglementation européenne en vigueur, le tarif est

a) majoré de 0,30 % par gramme d'émission de CO₂ par kilomètre au-dessus de 122 grammes et en-dessous de 500 grammes ;

(1) Source : articles 2.2.0.4.1 à 2.2.4.0.9 du VCF. L'article 2.2.2.0.1, § 2, du VCF définit les véhicules visés comme suit : les voitures, les voitures mixtes, les voitures mixtes lentes, les minibus, les ambulances, les motocyclettes, les tricycles à moteur, les quadricycles à moteur, les camionnettes, les camionnettes lentes, les remorques à bateaux, les remorques de camping, les véhicules de camping, les corbillards, les remorques et semi-remorques d'une masse maximale autorisée n'excédant pas 3 500 kg.

(2) Article 2.2.3.0.1 du VCF. La formule de calcul de la puissance taxable des véhicules est définie aux articles 2.2.3.0.2 et suivants du VCF.

(3) Article 2.2.4.0.1, § 2/1, du VCF.

b) verminderd met 0,30 % voor iedere gram CO₂-uitstoot per kilometer onder 122 gram, maar hoger dan 24 gram ;

2° in functie van de euronorm en de brandstofsoort van het voertuig en desgevallend de aanwezigheid van een roetfilter wordt het tarief met een percentage vermeerderd of verminderd overeenkomstig de volgende tabel :

Euronorm	Benzine en andere brandstoffen	Diesel
euro 0	30 %	50 %
euro 1	10 %	40 %
euro 2	5 %	35 %
euro 3	0 %	30 %
euro 3 + roetfilter	/	25 %
euro 4	– 12,5 %	25 %
euro 4 + roetfilter	/	17,5 %
euro 5 of EEV	– 15 %	17,5 %
euro 6	– 15 %	15 %

Zoals eerder vermeld is die « vergroende regeling » enkel van toepassing op wegvoertuigen van natuurlijke personen en andere rechtspersonen dan vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten.

(2) lichte vrachtwagens → bedrag per schijf MTM.

Voor de motorvoertuigen, bestemd voor het vervoer van goederen, de lijkwagens, de alleenrijdende landbouwtractoren en de alleenrijdende trekkers, als het andere voertuigen zijn dan de voertuigen, vermeld in paragraaf 6, die na 30 juni 2017 worden ingeschreven in het repertorium van het directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid en waarvan de maximaal toegelaten massa maximum 2 500 kilogram bedraagt, en voor dezelfde voertuigen waarvan de maximaal toegelaten massa hoger is dan 2 500 kilogram en 3 500 kilogram niet overschrijdt geldt een aangepaste « vergroende regeling » (1) ;

(3) motorfietsen → forfaitair bedrag, met vrijstelling indien cilinderinhoud minder dan 250 cm³ ;

(4) autobussen en autocars → afhankelijk van het aantal PK ;

(5) vrachtwagens → afhankelijk van het aantal PK, het aantal assen en de ophanging. Voor voertuigen

b) réduit de 0,30 % par gramme d'émission de CO₂ par kilomètre en-dessous de 122 grammes, mais au-dessus de 24 grammes ;

2° en fonction de la norme Euro et du type de carburant du véhicule et, le cas échéant, de la présence d'un filtre à particules, le tarif est majoré ou diminué d'un pourcentage calculé sur la base du tableau suivant :

Norme Euro	Essence et autres combustibles	Diesel
euro 0	30 %	50 %
euro 1	10 %	40 %
euro 2	5 %	35 %
euro 3	0 %	30 %
euro 3 + filtre à particules	/	25 %
euro 4	– 12,5 %	25 %
euro 4 + filtre à particules	/	17,5 %
euro 5 ou EEV	– 15 %	17,5 %
euro 6	– 15 %	15 %

Comme déjà indiqué précédemment, cette « réglementation écologisée » s'applique uniquement aux véhicules routiers de personnes physiques et de personnes morales autres que des sociétés, des entreprises publiques autonomes et des associations sans but lucratif, qui exercent des activités de leasing.

(2) camionnettes → montant par tranche de MMA.

Pour les véhicules à moteur, destinées au transport de marchandises, les corbillards, les tracteurs agricoles à moteur solos et les tracteurs à moteur solos, autres que ceux, visés au paragraphe 6, qui sont inscrits au répertoire de la direction générale Mobilité et Sécurité routière après le 30 juin 2017 et dont la masse maximale autorisée s'élève à 2 500 kg au maximum, et pour les mêmes véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à 2 500 kg mais n'excède pas 3 500 kg, on applique une « réglementation écologisée » adaptée (1) ;

(3) motocyclettes → montant forfaitaire, exemption si la cylindrée est inférieure à 250 cm³ ;

(4) autobus et autocars → dépend du nombre de CV ;

(5) camions → dépend du nombre de CV, du nombre d'essieux et du type de suspension. Pour les véhicules

(1) Artikel 2.2.4.0.1, § 3/1 en § 3/2, VCF.

(1) Article 2.2.4.0.1, § 3/1 et § 3/2, du VCF.

waarvan de MTM 3 500 kg overschrijdt, maar minder dan 12 ton bedraagt, is het tarief 0 euro ;

(6) aanhangwagens en opleggers met MTM tot 3 500 kg → forfaitair bedrag (tot 500 kg en boven 500 kg). Bepaalde voertuigen met een MTM tot 750 kg genieten een vrijstelling ;

(7) voertuigen onderworpen aan een forfaitaire belasting → forfaitair bedrag ;

(8) kampeerwagens → bedrag per schijf MTM ;

In bepaalde gevallen is een belastingvermindering mogelijk (1).

Personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen die uitgerust zijn met een lpg-installatie zijn onderworpen aan een aanvullende verkeersbelasting, die afhankelijk is van het fiscale vermogen van het voertuig (2).

Op voertuigen die uitsluitend aangedreven worden door een elektrische motor of waterstof wordt geen belasting geheven (3). Die vrijstelling geldt alleen voor de wegvoertuigen, de lichte vrachtauto's, de lijkwagens, en de alleenrijdende trekkers, als het andere voertuigen zijn dan de voertuigen, van natuurlijke personen en andere rechtspersonen dan vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten.

Er wordt tot en met 31 december 2020 geen belasting geheven op (1) voertuigen waarvan de motor, ook al is het maar gedeeltelijk of tijdelijk, aangedreven wordt met aardgas, en (2) *plug-in* hybride voertuigen met een maximale CO₂-uitstoot van 50 gram per kilometer (4). Een *plug-in* hybride voertuig is een voertuig dat aangedreven wordt door een elektrische motor en een verbrandingsmotor waarvoor de energie geleverd wordt aan de elektrische motor door batterijen die volledig opgeladen kunnen worden via een aansluiting aan een externe energiebron buiten het voertuig. Die vrijstelling geldt alleen voor de wegvoertuigen, de lichte vrachtauto's, de lijkwagens, en de alleenrijdende trekkers, als het andere voertuigen zijn dan de voertuigen, van natuurlijke

dont la MMA excède 3 500 kg mais est inférieure à 12 tonnes, le tarif est de 0 euro ;

(6) remorques et semi-remorques d'une MMA de 3 500 kg maximum → montant forfaitaire (jusqu'à 500 kg et au-delà de 500 kg). Certains véhicules d'une MMA de 750 kg maximum bénéficient d'une exemption ;

(7) véhicules soumis à une taxe forfaitaire → montant forfaitaire ;

(8) motorhomes → montant par tranche de MMA ;

Dans certains cas, une réduction fiscale est possible (1).

Les voitures, voitures mixtes et minibus équipés d'une installation LPG sont soumis à une taxe de circulation complémentaire, qui varie en fonction de la puissance fiscale du véhicule (2).

Aucune taxe n'est prélevée sur les véhicules propulsés exclusivement par un moteur électrique ou à l'hydrogène (3). Cette exemption s'applique uniquement aux véhicules routiers, aux camionnettes, aux corbillards et aux tracteurs à moteur solos, autres que ceux de personnes physiques et d'autres personnes morales que les sociétés, les entreprises publiques autonomes et les associations sans but lucratif, qui exercent des activités de leasing.

Sont exonérés de la taxe jusqu'au 31 décembre 2020 inclus (1) les véhicules dont le moteur est alimenté, même partiellement ou temporairement, au gaz naturel et (2) les véhicules hybrides rechargeables dont l'émission de CO₂ n'excède pas 50 g/km (4). Un véhicule hybride rechargeable est un véhicule à moteur électrique et à moteur à combustion, dont l'énergie est fournie au moteur électrique par des batteries pouvant être chargées complètement par un raccordement à une source d'énergie externe. Cette exemption s'applique uniquement aux véhicules routiers, aux camionnettes, aux corbillards et aux tracteurs à moteur solos, autres que ceux de personnes physiques et d'autres personnes morales que les sociétés, les entreprises publiques

(1) Artikelen 2.2.5.0.1 en volgende VCF.

(2) Artikel 2.2.4.0.4. VCF.

(3) Artikel 2.2.6.0.6. VCF.

(4) Artikel 2.2.6.0.7. VCF.

(1) Articles 2.2.5.0.1 et suivants du VCF.

(2) Article 2.2.4.0.4 du VCF.

(3) Article 2.2.6.0.6 du VCF.

(4) Article 2.2.6.0.7 du VCF.

personen en andere rechtspersonen dan vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten (1).

3.2 Belasting op de inverkeerstelling

De belasting op de inverkeerstelling wordt gelokaliseerd op de plaats waar de natuurlijke persoon of rechtspersoon gevestigd is op wiens naam het voertuig ingeschreven is of moet zijn (artikel 5, § 2, 11°, van de bijzondere financieringswet).

Voor het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt de belasting op de inverkeerstelling geregeld door de artikelen 94 tot en met 107 van het wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen. Voor het Vlaams Gewest wordt de belasting op de inverkeerstelling geregeld door de artikelen 2.3.1.0.1 tot en met 2.3.7.0.1 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit (hierna VCF) (2).

De belasting wordt onder meer geheven op de personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en motorfietsen, zoals deze voertuigen omschreven zijn in de reglementering van de inschrijving van de motorvoertuigen en de aanhangwagens en lichte vrachtwagens, voor zover deze voertuigen voorzien zijn of moeten zijn van een andere nummerplaat dan een in het kader van de bedoelde regeling uitgereikte « proefritten- », « handelaars- » of tijdelijke plaat andere dan een internationale kentekenplaat (3). Bepaalde voertuigen worden vrijgesteld (4).

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de belasting, voor de wegvoertuigen, verschuldigd op grond van het vermogen van de motor uitgedrukt hetzij in fiscale paardenkracht, hetzij in kilowatt (5). Er is een vermindering ingesteld voor voertuigen die rijden op lpg (6). Voor de voertuigen die reeds vroeger ingeschreven zijn geweest, wordt de BIV verminderd over een periode van vijftien jaar naargelang van het aantal volledige jaren van inschrijving te rekenen vanaf de eerste datum van inschrijving (7).

(1) De vrijstelling voor voertuigen die op aardgas rijden en na 30 juni 2017 zijn ingeschreven geldt alleen als het belastbaar vermogen 11 fiscale paardenkracht niet te boven gaat.

(2) Artikel 1.1.0.0.2 VCF bevat de definities die betrekking hebben op de belasting op de inverkeerstelling.

(3) Artikel 94, 1°, WIBG.

(4) Artikel 96 WIBG.

(5) Artikel 97 WIBG. Voor de tarieven, zie artikel 98, § 1, WIBG.

(6) Artikel 98, § 1^{bis}, WIBG.

(7) Artikel 98, § 2, WIBG.

autonomes et les associations sans but lucratif, qui exercent des activités de leasing (1).

3.2 Taxe de mise en circulation (TMC)

La taxe de mise en circulation est localisée à l'endroit où est établie la personne morale ou physique au nom de laquelle le véhicule est ou doit être immatriculé (article 5, § 2, 11°, loi spéciale de financement).

Pour la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale, la taxe de mise en circulation est réglée par les articles 94 à 107 inclus du CTA. Pour la Région flamande, la taxe de mise en circulation est réglée par les articles 2.3.1.0.1 à 2.3.7.0.1 inclus du VCF (2).

La taxe de mise en circulation est perçue notamment sur les voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclettes, tels que ces véhicules sont définis dans la réglementation de l'immatriculation des véhicules à moteur, des remorques et des camionnettes, en tant que ces véhicules sont ou doivent être munis d'une marque d'immatriculation autre que « essai », « marchand » ou temporaire autre qu'une marque d'immatriculation internationale, délivrée dans le cadre de la réglementation visée (3). Certains véhicules sont exonérés (4).

Dans la Région de Bruxelles-Capitale, la taxe est due, pour les véhicules routiers, en raison de la puissance du moteur exprimée soit en chevaux fiscaux, soit en kilowatts (5). Une réduction a été instaurée pour les véhicules qui roulent au LPG (6). Pour les véhicules qui ont déjà été immatriculés antérieurement, la TMC est diminuée sur une période de quinze ans suivant le nombre d'années complètes d'immatriculation à compter de la première date d'immatriculation (7).

(1) L'exonération des véhicules qui roulent au gaz naturel et qui sont immatriculés après le 30 juin 2017 ne s'applique que si la puissance taxable du véhicule n'excède pas 11 chevaux fiscaux.

(2) L'article 1.1.0.0.2 du VCF contient les définitions relatives à la taxe de mise en circulation.

(3) Article 94, 1°, du CTA.

(4) Article 96 du CTA.

(5) Article 97 du CTA. Pour les tarifs, voir l'article 98, § 1^{er}, du CTA.

(6) Article 98, § 1^{er bis}, du CTA.

(7) Article 98, § 2, du CTA.

In het Waals Gewest is de belasting, voor de wegvoertuigen, verschuldigd op grond van het vermogen van de motor uitgedrukt hetzij in fiscale paardenkracht, hetzij in kilowatt. Voor de personenauto's en de auto's voor dubbel gebruik die in het Waalse Gewest in gebruik worden genomen, met uitzondering van degenen die in hetzelfde Gewest in gebruik worden genomen door maatschappijen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten, wordt rekening gehouden met een tweede bestanddeel, de « ecomalus » genoemd, naar gelang van de categorie CO₂-emissies van het autovoertuig dat in gebruik wordt genomen (1). Bepalend voor het bedrag van de ecomalus is de uitstootcategorie van het in gebruik genomen voertuig, welke wordt vastgesteld aan de hand van de CO₂-uitstoot in g/km bepaald volgens de richtlijn 80/1268/EEG. Voor grote gezinnen, met minstens drie kinderen ten laste, en voor lpg-voertuigen wordt het cijfer van de uitstootcategorie verminderd (2).

In het Vlaams Gewest geldt tot en met 31 december 2020 een vrijstelling voor voertuigen waarvan de motor, ook al is het maar gedeeltelijk of tijdelijk, aangedreven wordt met aardgas alsmede plug-in hybride voertuigen met een maximale CO₂-uitstoot van 50 g/km (3).

Voor de wegvoertuigen wordt de belasting vastgesteld op basis van het vermogen van de motor, uitgedrukt in fiscale paardenkracht of in kilowatt (4). Voor de personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en de minibussen die worden geacht in het verkeer te zijn gesteld in het Vlaamse Gewest, met uitzondering van de voertuigen die worden geacht in het verkeer te zijn gesteld door vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten, wordt de belasting vastgesteld op basis van milieukekenmerken. De milieukekenmerken van het wegvoertuig worden uitgedrukt in functie van de CO₂-uitstoot en de milieuklasse euronorm (5) 0, 1, 2, 3, 4, 5 of 6. De aanwezigheid van een roetfilter wordt ook in rekening gebracht (6). De formule om de tarieven te berekenen houdt rekening met de volgende parameters : de CO₂-uitstoot, het brandstofftype, een CO₂-correctieterm in functie van de technologische evolutie, een leeftijdscorrectie en een constante die functie is van de euronorm en de brandstofsoort van het voertuig (7).

(1) Artikelen 97 tot en met 97octies, WIBG (Waals Gewest).

(2) Artikelen 97quater, § 2, WIBG.

(3) Artikel 2.3.6.0.3 VCF.

(4) Artikel 2.3.3.0.1, § 1, VCF.

(5) Euronormen zijn de maximumdrempels voor de concentratie van bepaalde vervuilende stoffen in de uitlaatgassen van autovoertuigen, bepaald in opeenvolgende Europese richtlijnen en verordeningen.

(6) Artikelen 2.3.3.0.1, § 2, en 2.3.4.1.1 VCF.

(7) Voor de concrete formule, zie artikel 2.3.4.1.2 VCF.

En Région wallonne, la taxe est due, pour les véhicules routiers, en raison de la puissance du moteur exprimée soit en chevaux fiscaux, soit en kilowatts. Pour les voitures et les voitures mixtes mises en service en Région wallonne, à l'exception de celles mises en service dans la même Région par des sociétés, des entreprises publiques autonomes et des associations sans but lucratif qui exercent des activités de leasing, il est tenu compte d'une seconde composante, appelée « éco-malus », suivant la catégorie d'émissions de CO₂ du véhicule automobile mis en service (1). La catégorie d'émissions du véhicule mis en service détermine le montant de l'éco-malus. Elle est fixée au moyen de l'émission de CO₂ en g/km déterminée selon la directive 80/1268/CEE. Pour les familles nombreuses, comprenant au moins trois enfants à charge, et pour les véhicules LPG, le chiffre représentant la catégorie d'émissions est diminué (2).

En Région flamande, les véhicules dont le moteur est alimenté, même partiellement ou temporairement, au gaz naturel et les véhicules hybrides rechargeables dont l'émission de CO₂ n'excède pas 50 g/km sont exonérés de la taxe jusqu'au 31 décembre 2020 inclus (3).

Pour les véhicules routiers, la taxe est due en raison de la puissance du moteur exprimée soit en chevaux fiscaux, soit en kilowatts (4). Pour les voitures, les voitures mixtes et les minibus qui sont censés avoir été mis en circulation en Région flamande, à l'exception des véhicules qui sont censés avoir été mis en circulation par des sociétés, des entreprises publiques autonomes et des associations sans but lucratif, qui exercent des activités de leasing, la taxe est calculée sur la base de caractéristiques environnementales. Les caractéristiques environnementales du véhicule routier sont exprimées en fonction des émissions de CO₂ et de la classe environnementale selon les normes Euro (5) 0, 1, 2, 3, 4, 5 ou 6. Il est également tenu compte de la présence d'un filtre à particules (6). La formule de calcul des tarifs tient compte des paramètres suivants : les émissions de CO₂, le type de carburant, un terme de correction CO₂ en fonction de l'évolution technologique, une correction d'âge et une constante qui est fonction de la norme Euro et du type de carburant du véhicule (7).

(1) Articles 97 à 97octies inclus du CTA (Région wallonne).

(2) Article 97quater, § 2, du CTA.

(3) Article 2.3.6.0.3 du VCF.

(4) Article 2.3.3.0.1, § 1^{er}, du VCF.

(5) Les normes Euro sont les plafonds maximums pour la concentration de certains polluants dans les gaz d'échappement des véhicules automobiles, tels que définis dans des directives et règlements européens successifs.

(6) Articles 2.3.3.0.1, § 2, et 2.3.4.1.1 du VCF.

(7) Pour la formule concrète, voir l'article 2.3.4.1.2 du VCF.

3.3 Kilometerheffing

Sinds 1 april 2016 vervangt de kilometerheffing het Eurovignet. De kilometerheffing wordt bepaald door een reeks Europese richtlijnen en beschikkingen, federale wetgeving, samenwerkingsakkoorden tussen de drie Gewesten alsmede gewestelijke decreten en ordonnances en uitvoeringsmaatregelen (1).

De kilometerheffing wordt geheven op het gebruik dat een voertuig maakt van een niet-concedeerde weg (2). Met voertuig wordt bedoeld een motorvoertuig of een samenstel van voertuigen, bedoeld of gebruikt, al dan niet uitsluitend, voor het vervoer over de weg van goederen, waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht meer dan 3,5 ton bedraagt (3). Bepaalde soorten voertuigen genieten een vrijstelling, zoals voertuigen die uitsluitend worden gebruikt voor medische doeleinden, voor en door defensie, brandweer... (4). Samengevat kan worden gesteld dat de kilometerheffing wordt geheven op het gebruik dat vrachtwagens van de openbare weg maken.

De Gewesten bepalen autonoom welke wegen in aanmerking worden genomen (5). De heffing wordt vastgesteld op basis van het aantal kilometers die door een voertuig worden afgelegd en die geregistreerd worden

(1) De belangrijkste interne wetgeving zijn :

- decreet van het Vlaamse Gewest van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 in dat verband, *Belgische Staatsblad* van 10 augustus 2015 ;
- decreet van het Waals Gewest van 16 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing voor het weggebruik door zware vrachtwagens, *Belgische Staatsblad* van 28 juli 2015 ;
- ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet, *Belgische Staatsblad* van 12 augustus 2015 ;
- samenwerkingsakkoord van 24 april 2015 tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie Gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, *Belgische Staatsblad* van 16 juni 2015.

(2) Artikel 2.4.1.0.1 VCF, artikel 4 van de ordonnantie van 29 juli 2015 en artikel 3 Waals decreet van 16 juli 2015.

(3) Artikel 1.1.0.0.2., vijfde lid, 6°, VCF, artikel 3, 17°, van de ordonnantie van 29 juli 2015 en artikel 2, 16°, Waals decreet van 16 juli 2015. Wat dit betreft verschilt de kilometerheffing duidelijk van het vroegere Eurovignet, dat betrekking heeft op voertuigen waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht minstens 12 ton bedraagt.

(4) Artikel 2.4.6.0.1 VCF, artikel 11 van de ordonnantie van 29 juli 2015 en artikel 9 Waals decreet van 16 juli 2015.

(5) Een overzicht van de wegen kan worden geraadpleegd op de website van Viapass : <http://www.viapass.be/nl/downloads/>.

3.3 Prélèvement kilométrique

Depuis le 1^{er} avril 2016, le prélèvement kilométrique remplace l'Eurovignette. Le prélèvement kilométrique est défini par une série de directives et de décisions européennes, par la législation fédérale, par des accords de coopération entre les trois Régions ainsi que par des décrets, des ordonnances et des mesures d'exécution régionaux (1).

Le prélèvement kilométrique est levé sur l'usage que fait un véhicule d'une route non concédée (2). On entend par véhicule un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé, soit partiellement, soit exclusivement, pour le transport par route de marchandises, et dont la masse maximale autorisée est de plus de 3,5 tonnes (3). Certains types de véhicules sont exonérés du prélèvement, comme les véhicules utilisés exclusivement à des fins médicales, pour et par la Défense, les services d'incendie, etc. (4). En résumé, on peut dire que le prélèvement kilométrique est levé sur l'usage que les poids lourds font de la voie publique.

Les Régions décident de manière autonome quelles routes entrent en considération (5). Le prélèvement est établi sur la base du nombre de kilomètres parcourus par un véhicule et enregistrés à l'aide d'un dispositif

(1) Sur le plan interne, les principaux textes législatifs sont les suivants : – décret de la Région flamande du 3 juillet 2015 introduisant le prélèvement kilométrique et annulant le prélèvement de l'Eurovignette et modifiant le Code flamand de la fiscalité du 13 décembre 2013 en la matière, *Moniteur belge* du 10 août 2015 ;

– décret de la Région wallonne du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes, *Moniteur belge* du 28 juillet 2015 ;

– ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette, *Moniteur belge* du 12 août 2015 ;

– accord de coopération du 24 avril 2015 modifiant l'accord de coopération du 31 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la constitution d'un Partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, *Moniteur belge* du 16 juin 2015.

(2) Article 2.4.1.0.1 du VCF, article 4 de l'ordonnance du 29 juillet 2015 et article 3 du décret wallon du 16 juillet 2015.

(3) Article 1.1.0.0.2., alinéa 5, 6°, du VCF, article 3, 17°, de l'ordonnance du 29 juillet 2015 et article 2, 16°, du décret wallon du 16 juillet 2015. À cet égard, le prélèvement kilométrique diffère clairement de l'ancienne Eurovignette, qui concerne les véhicules ayant une masse maximale autorisée d'au moins 12 tonnes.

(4) Article 2.4.6.0.1 du VCF, article 11 de l'ordonnance du 29 juillet 2015 et article 9 du décret wallon du 16 juillet 2015.

(5) Un aperçu des routes peut être consulté sur le site internet de Viapass : <http://www.viapass.be/fr/téléchargements/>.

door middel van een elektronische registratievoorziening aan boord van het voertuig, de zogenaamde *On Board Unit* (1). Het tarief wordt berekend op basis van de volgende parameters : een basistarief per kilometer, het aantal afgelegde kilometers, het wegtype, de gewichtsklasse van het voertuig, de Euro-emissieklassen, de tijd, de plaats en de veroorzaakte externe kosten (2).

3.4 Premie voor nieuwe elektrische wagen of wagen op waterstof

Vanaf 1 januari 2016 kent het Vlaams Gewest een premie toe bij de aankoop van nieuwe zero-emissievoertuigen. De premie geldt enkel voor particulieren. Zelfstandigen (eenmanszaken) kunnen een premie krijgen op voorwaarde dat het voertuig niet wordt aangekocht door een vennootschap. De wagen moet ingeschreven worden in het Vlaamse Gewest en minstens drie jaar behouden blijven.

Zogenaamde « quadricycles », hybride wagens, *plug-in* hybrides, wagens op CNG en tweewielers komen niet in aanmerking voor deze premie.

De Vlaamse regering werkt momenteel aan een wijziging van de regeling.

4. Fiscale bevoegdheden van de Federale Staat

4.1 Belasting over de toegevoegde waarde

Bij aankoop van een nieuwe wagen of van een tweedehandswagen bij een garagist of een autohandelaar moet de koper 21 % btw betalen.

4.2 Personenbelasting : aftrek voor vervoersonkosten

Werknemers kunnen de kosten voor woon-werkverkeer aftrekken. Ze hebben de keuze tussen het algemene kostenforfait of de aangifte van de werkelijke beroepskosten. De aftrek geldt onder meer voor auto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen, motorfietsen en fietsen.

Werknemers kunnen ook de kosten voor andere beroepsverplaatsingen aftrekken. De autokosten voor beroepsverplaatsingen zijn aftrekbaar als beroepskosten voor 75 % van het beroepsgedeelte. De aftrek geldt

(1) Artikel 2.4.3.0.1 VCF, artikel 6 van de ordonnantie van 29 juli 2015 en artikel 4 Waals decreet van 16 juli 2015.

(2) Dit is een vereenvoudigde weergave. Zie Artikelen 2.4.4.0.1 en 2.4.4.0.2 VCF, artikelen 7 tot en met 9 van de ordonnantie van 29 juli 2015 en artikelen 6 tot en met 8 van het Waals decreet van 16 juli 2015.

d'enregistrement électronique à bord du véhicule, à savoir l'*OBU (On Board Unit* (1)). Le tarif est calculé sur la base des paramètres suivants : un tarif de base au kilomètre, le nombre de kilomètres parcourus, le type de route, la catégorie de poids du véhicule, la classe d'émission Euro, le moment, l'endroit et les coûts externes générés (2).

3.4 Prime pour une nouvelle voiture électrique ou une voiture roulant à l'hydrogène

Depuis le 1^{er} janvier 2016, la Région flamande octroie une prime pour l'achat de nouveaux véhicules zéro émission. La prime ne vaut que pour les particuliers. Les indépendants (sociétés unipersonnelles) peuvent obtenir une prime à condition que le véhicule n'ait pas été acheté par une société. La voiture doit être immatriculée en Région flamande et être conservée pendant au moins trois ans.

Les « quadricycles », les voitures hybrides, les véhicules hybrides rechargeables, les voitures alimentées au GNC (gaz naturel comprimé) et les deux-roues n'entrent pas en ligne de compte pour cette prime.

Le gouvernement flamand planche sur une modification de la réglementation.

4. Compétences fiscales de l'État fédéral

4.1 Taxe sur la valeur ajoutée

À l'achat d'une voiture neuve ou d'une voiture d'occasion chez un garagiste ou un revendeur de voitures, l'acheteur est redevable d'une TVA de 21 %.

4.2 Impôt des personnes physiques : déduction pour frais de transport

Les travailleurs salariés peuvent déduire les frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail. Ils ont le choix entre les frais généraux forfaitaires et la déclaration des frais professionnels réels. La déduction s'applique notamment aux voitures, voitures mixtes, minibus, motocyclettes et bicyclettes.

Les travailleurs salariés peuvent aussi déduire les frais relatifs à d'autres déplacements professionnels. Les frais de voiture relatifs aux déplacements professionnels sont déductibles en tant que frais professionnels à

(1) Article 2.4.3.0.1 du VCF, article 6 de l'ordonnance du 29 juillet 2015 et article 4 du décret wallon du 16 juillet 2015.

(2) Il s'agit d'un aperçu simplifié. Voir les articles 2.4.4.0.1 et 2.4.4.0.2 du VCF, les articles 7 à 9 inclus de l'ordonnance du 29 juillet 2015 et les articles 6 à 8 inclus du décret wallon du 16 juillet 2015.

voor personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen.

4.3 Personenbelasting : bedrijfswagen als voordeel van alle aard

Werknemers die een bedrijfswagen ter beschikking gesteld krijgen waarmee ze zowel beroeps- als privéverplaatsingen (waaronder woon-werkverkeer) doen, genieten een belastbaar voordeel.

Het voordeel van alle aard voor het persoonlijk gebruik van een kosteloos ter beschikking gesteld voertuig als wordt berekend door een CO₂-percentage toe te passen op zes zevenden van de cataloguswaarde van het kosteloos ter beschikking gestelde voertuig (1).

Onder cataloguswaarde wordt verstaan de catalogusprijs van het voertuig in nieuwe staat bij verkoop aan een particulier, inclusief opties en werkelijk betaalde belasting over de toegevoegde waarde, zonder rekening te houden met enige korting, vermindering, rabat of restorno. De cataloguswaarde wordt vermenigvuldigd met een percentage, teneinde rekening te houden met de periode die is verstreken vanaf de datum van eerste inschrijving van het voertuig.

Het CO₂-basispercentage bedraagt 5,5 % voor een referentie-CO₂-uitstoot van 115 g/km voor voertuigen met een benzine-, LPG- of aardgasmotor, en voor een referentie-CO₂-uitstoot van 95 g/km voor voertuigen met dieselmotor. De Koning bepaalt jaarlijks de referentie-CO₂-uitstoot. Wanneer de uitstoot van het betrokken voertuig hoger ligt dan de voormelde referentie-uitstoot wordt het basispercentage met 0,1 % per CO₂-gram vermeerderd, tot maximum 18 %. Wanneer de uitstoot van het betrokken voertuig lager ligt dan de voormelde referentie-uitstoot wordt het basispercentage met 0,1 % per CO₂-gram verminderd, tot minimum 4 %.

Het voordeel mag nooit minder bedragen dan 820 euro per jaar.

4.4 Personenbelasting : belastingvermindering voor de aankoop van elektrische voertuigen

Er wordt een belastingvermindering verleend voor de uitgaven die werkelijk zijn betaald gedurende het belastbaar tijdperk met het oog op de verwerving in nieuwe staat van een motorfiets, driewieler of vierwieler zoals

(1) Zie artikel 36, § 2, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992.

concurrence de 75 % de la quotité professionnelle. La déduction est applicable aux voitures, voitures mixtes et minibus.

4.3 Impôt des personnes physiques : voiture de société en tant qu'avantage de toute nature

Les travailleurs salariés qui disposent d'une voiture de société avec laquelle ils effectuent aussi bien des déplacements professionnels que des déplacements privés (dont des déplacements domicile-lieu de travail) bénéficient d'un avantage imposable.

L'avantage de toute nature résultant de l'utilisation à des fins personnelles d'un véhicule mis gratuitement à disposition est calculé en appliquant un pourcentage du CO₂ à 6/7 de la valeur catalogue du véhicule mis gratuitement à disposition (1).

Par valeur catalogue, il faut entendre le prix catalogue du véhicule à l'état neuf lors d'une vente à un particulier, options et taxe sur la valeur ajoutée réellement payée comprises, sans tenir compte des réductions, diminutions, rabais ou ristournes. La valeur catalogue est multipliée par un pourcentage, afin de tenir compte de la période écoulée à partir de la date de la première immatriculation du véhicule.

Le pourcentage de base CO₂ s'élève à 5,5 % pour une émission de référence-CO₂ de 115 g/km pour les véhicules à moteur alimenté à l'essence, au LPG ou au gaz naturel et pour une émission de référence-CO₂ de 95 g/km pour les véhicules à moteur alimenté au diesel. L'émission de référence-CO₂ est déterminée chaque année par le Roi. Lorsque l'émission du véhicule concerné dépasse l'émission de référence précitée, le pourcentage de base est augmenté de 0,1 % par gramme de CO₂, avec un maximum de 18 %. Lorsque l'émission du véhicule concerné est inférieure à l'émission de référence précitée, le pourcentage de base est réduit de 0,1 % par gramme de CO₂, avec un minimum de 4 %.

L'avantage ne peut jamais être inférieur à 820 euros par an.

4.4 Impôt des personnes physiques : réduction d'impôt pour l'achat de véhicules électriques

Il est accordé une réduction d'impôt pour les dépenses effectivement payées pendant la période imposable en vue d'acquérir à l'état neuf une motocyclette, un tricycle ou un quadricycle tels que ces véhicules sont définis

(1) Voir l'article 36, § 2, du Code des impôts sur les revenus 1992.

omschreven in de reglementering inzake inschrijving van motorvoertuigen op voorwaarde dat (1) ze uitsluitend worden aangedreven door een elektrische motor, (2) ze geschikt zijn voor het vervoer van tenminste twee personen en (3) voor de besturing ervan het bezit van een Belgisch rijbewijs geldig voor voertuigen van categorie A of B of een gelijkwaardig Europees of buitenlands rijbewijs vereist is (1). Deze belastingvermindering geldt niet voor de aankoop van elektrische fietsen, en ook niet meer voor de aankoop van een personenauto, een auto voor dubbel gebruik of een minibus (2).

4.5 Venootschapsbelasting : aftrek voor beroepskosten

De beroepskosten met betrekking tot het gebruik van personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen aftrekbaar (3). Het tarief van de aftrek beloopt 120 % voor de voertuigen die een uitstoot hebben van 0 gram CO₂ per kilometer (elektrische wagens) en varieert van 100 % tot 50 % voor wagens met benzine- of dieselmotoren, naargelang van de CO₂-uitstoot.

4.6 Accijnzen op brandstoffen

De federale overheid bepaalt de accijnzen op brandstoffen. Het historische verschil tussen de accijnzen op diesel en benzine wordt weggewerkt (4). Op aardgas (CNC) en LPG worden geen accijnzen geheven.

par la réglementation relative à l'immatriculation des véhicules à moteur, à condition (1) qu'ils soient propulsés exclusivement par un moteur électrique, (2) qu'ils soient aptes à transporter au minimum deux personnes et (3) que leur conduite nécessite la possession d'un permis de conduire belge valable pour les véhicules de catégories A ou B ou d'un permis de conduire européen ou étranger équivalent (1). Cette réduction d'impôt n'est pas applicable à l'achat de vélos électriques et n'est plus applicable à l'achat d'une voiture, d'une voiture mixte ou d'un minibus (2).

4.5 Impôt des sociétés : déduction pour frais professionnels

Les frais professionnels afférents à l'utilisation de voitures, voitures mixtes et minibus sont déductibles (3). Le taux de la déduction est de 120 % pour les véhicules qui émettent 0 gramme de CO₂ par kilomètre (voitures électriques) et varie de 100 % à 50 % pour les voitures à moteur alimenté à l'essence ou au diesel, selon la quantité d'émission de CO₂.

4.6 Accises sur les carburants

L'autorité fédérale détermine les accises sur les carburants. La différence historique entre les accises sur le diesel et les accises sur l'essence est supprimée (4). Le gaz naturel (GNC) et le LPG ne sont pas soumis aux accises.

(1) Artikel 145²⁸ van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992.

(2) Sinds het aanslagjaar 2014 (inkomsten 2013) is er geen belastingvermindering meer voor de aankoop van een elektrische personenwagen, wagen voor dubbel gebruik of minibus, noch voor de installatie van een laadpaal. Zie artikel 70 van de wet van 28 december 2011 houdende diverse bepalingen, *Belgisch Staatsblad* van 30 december 2011.

(3) Artikel 198bis, eerste lid, 1°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992.

(4) Voor een grafiek met betrekking tot de evolutie van de accijnzen, zie : <http://www.petrolfed.be/nl/petroleumindustrie/fiscaliteit/evolutie-van-de-accijnstarieven-op-de-voornaamste-petroleumproducten>.

(1) Article 145²⁸ du Code des impôts sur les revenus 1992.

(2) Depuis l'exercice d'imposition 2014 (revenus 2013), plus aucune réduction d'impôt n'est accordée pour l'achat d'une voiture électrique, d'une voiture mixte électrique ou d'un minibus électrique, ni pour l'installation d'une borne de recharge électrique. Voir également l'article 70 de la loi du 28 décembre 2011 portant des dispositions diverses, *Moniteur belge* du 30 décembre 2011.

(3) Article 198bis, alinéa 1^{er}, 1^o, du Code des impôts sur les revenus 1992.

(4) Pour un graphique de l'évolution des accises, voir : <http://www.petrolfed.be/fr/lindustrie-pétrolière/fiscalité/évolution-des-taux-d'accises-sur-les-principaux-produits-pétroliers>.

5. Digitale leeswijzer

- FOD Financiën – informatie over de fiscale regels voor particulieren inzake vervoer

<https://financien.belgium.be/nl/particulieren/vervoer>

- FOD Financiën – Fiscaal memento : overzicht van de fiscale regelgeving (bijgewerkt tot januari 2017)

https://financien.belgium.be/nl/Statistieken_en_analysen/analysen/fiscaal_memento

- Vlaams Gewest – informatie over de fiscale regels inzake voertuigen

<https://www.vlaanderen.be/nl/mobiliteit-en-openbare-werken#voertuigen>

- Waals Gewest – informatie over de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling

<https://www.wallonie.be/fr/taxe-de-mise-en-circulation>

- Brussels Hoofdstedelijk Gewest – informatie over de fiscale bevoegdheden

<https://fiscaliteit.brussels/wat-doen-wij->

5. Guide de lecture numérique

- SPF Finances – informations sur les règles fiscales applicables aux particuliers en matière de transport

<https://finances.belgium.be/fr/particuliers/transport>

- SPF Finances – Mémento fiscal : aperçu de la réglementation fiscale (actualisée jusqu'à janvier 2017)

https://finances.belgium.be/fr/statistiques_et_analyses/analyses/memento_fiscal

- Région flamande – informations sur les règles fiscales concernant les véhicules

<https://www.vlaanderen.be/nl/mobiliteit-en-openbare-werken#voertuigen>

- Région wallonne – informations sur la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation

<https://www.wallonie.be/fr/taxe-de-mise-en-circulation>

- Région de Bruxelles-Capitale – informations sur les compétences fiscales

<https://fiscalite.brussels/que-faisons-nous->

BIJLAGE 4

**RECENTE ONTWIKKELING MET
BETrekking
TOT DE BEDRIJFSWAGENS**

(MAART 2018)

ANNEXE 4

**DÉVELOPPEMENTS RÉCENTS
CONCERNANT
LES VOITURES DE SOCIÉTÉ**

(MARS 2018)

De nota die de Juridische dienst van de Senaat ter attentie van de commissieleden heeft opgesteld ging specifiek in op de fiscale regels met betrekking tot voertuigen. Afgelopen week waren er echter enkele ontwikkelingen inzake de bedrijfswagens (« salariswagens ») die mogelijk relevant zijn voor de werkzaamheden van de commissie.

In de huidige arbeidsrechtelijke en sociaalrechtelijke regeling vormen bedrijfswagens een voordeel dat niet als loon wordt beschouwd. Dat betekent onder meer dat bedrijfswagens niet onderworpen zijn aan sociale zekerheidsbijdragen, maar enkel aan een bijzondere solidariteitsbijdrage (1).

Op 15 maart 2018 heeft de Kamer van volksvertegenwoordigers het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding aangenomen (2). Dat wetsontwerp (of die wet) introduceert de mogelijkheid voor werknemers die lang genoeg over een bedrijfswagen beschikken, om deze in te leveren voor een mobiliteitsvergoeding die hetzelfde fiscaal en sociaal voordelig statuut kent als de bedrijfswagen. Ook werkgevers moeten lang genoeg bedrijfswagens ter beschikking hebben gesteld van één of meerdere werknemers om de mobiliteitsvergoeding te kunnen opnemen in hun loonpakket. Voor alle partijen geldt er een principiële vrijheid. Werkgevers zijn niet verplicht om het stelsel in te voeren en werknemers kunnen niet verplicht worden om hun bedrijfswagen in te leveren.

De mobiliteitsvergoeding is niet combineerbaar met verplaatsingsvergoedingen voor woon-werkverkeer en kan bovendien niet vooraf gegaan worden door een « *salary sacrifice* » of met andere woorden, een vermindering van het loon in ruil voor een bedrijfswagen. De grootte van de mobiliteitsvergoeding wordt berekend op de catalogusprijs van de ingeleverde bedrijfswagen en wordt jaarlijks geïndexeerd.

De mobiliteitsvergoeding zelf zal net zoals de bedrijfswagen onderworpen worden aan een solidariteitsbijdrage, is aftrekbaar voor de werkgever in dezelfde mate dat de kosten van de ingeleverde bedrijfswagen aftrekbaar waren en is bij de werknemer belastbaar ten behoeve van een bedrag dat vergelijkbaar is met het privé belastbaar voordeel auto (3).

(1) Zie artikel 38, *3quater*, van wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers.

(2) Zie *Parl.St. Kamer* 54-2838/010. Nog niet gepubliceerd in het *Belgisch Staatblad* (20 maart 2018).

(3) Zie samenvatting van het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, *Parl.St. Kamer* 2017-2018, nr.54-2838/001, 3.

La note que le Service juridique du Sénat a rédigée à l'attention des membres de la commission s'intéressait spécifiquement aux règles fiscales au sens strict applicables aux véhicules. Or, quelques nouveautés potentiellement pertinentes pour les travaux de la commission ont été dévoilées récemment en ce qui concerne les voitures de société (« voitures-salaires »).

Selon la réglementation actuelle du droit du travail et du droit social, les voitures de société constituent un avantage qui n'est pas considéré comme une rémunération. Cela signifie qu'elles ne sont pas soumises à des cotisations de sécurité sociale, mais uniquement à une cotisation spéciale de solidarité (1).

Le 15 mars 2018, la Chambre des représentants a adopté le projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité (2). Ce projet de loi (ou cette loi) introduit la possibilité pour les travailleurs qui disposent depuis suffisamment longtemps d'une voiture de société de la restituer contre une allocation de mobilité qui connaît le même statut fiscal et social avantageux que celui de la voiture de société. Les employeurs également doivent avoir mis à disposition d'un ou de plusieurs travailleurs des voitures de société depuis suffisamment longtemps pour pouvoir inclure l'allocation de mobilité dans leur paquet salarial. Pour toutes les parties, une liberté de principe s'applique. Les employeurs ne sont pas obligés d'instaurer le système, et les travailleurs ne peuvent pas être obligés de restituer leur voiture de société.

L'allocation de mobilité ne peut pas être combinée avec les indemnités de déplacement pour le trajet domicile-lieu de travail, et elle ne peut en outre pas avoir été préalablement accompagnée d'une réduction « *salary sacrifice* » ou, en d'autres termes, d'une réduction du salaire en échange d'une voiture de société. Le montant de l'allocation de mobilité est calculé sur le prix catalogue de la voiture de société restituée, et est indexé annuellement.

L'allocation de mobilité même sera, tout comme la voiture de société, soumise à une cotisation de solidarité, est déductible pour l'employeur dans la même mesure que les frais de la voiture de société restituée étaient déductibles, et est imposable dans le chef du travailleur à concurrence d'un montant comparable à l'avantage imposable privé de la voiture (3).

(1) Voir l'article 38, *3quater*, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés.

(2) Voir *doc. parl. Chambre*, n° 54-2838/010. Non encore publié au *Moniteur belge*.

(3) Voir le résumé du projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, *Doc. parl. Chambre* 2017-2018, n° 54-2838/001, 3.

De nieuwe regeling beoogt het mobiliteitsprobleem in België aan te pakken. De fileproblematiek in België heeft niet alleen een zware impact op de mobiliteits- en milieufacetten van onze samenleving maar ook op het welzijn van de burgers en op de Belgische economie (1). De mobiliteitsvergoeding beoogt een alternatief aan te bieden dat op het vlak van de loonkost concurrentieel kan zijn met de bedrijfswagen (2).

Op de mobiliteitsvergoeding zijn specifieke regels van toepassing inzake arbeidsrecht, sociale zekerheid en fiscaliteit, die in grote mate overeenstemmen met de specifieke behandeling van de bedrijfswagen in deze rechtstakken. Met andere woorden, de mobiliteitsvergoeding vormt geen loon en is bijgevolg niet onderworpen aan sociale zekerheidsbijdragen, maar enkele aan een bijzondere solidariteitsbijdrage (3).

Fiscaalrechtelijk vormt de mobiliteitsvergoeding een belastbaar voordeel (voordeel van alle aard) (4). Dit belastbaar voordeel wordt forfaitair vastgelegd op 4 % van zes zevenden van de cataloguswaarde van de bedrijfswagen op het ogenblik van de vervanging ervan door de mobiliteitsvergoeding (5).

Op de Ministerraad van 16 maart 2018 kwam het mobiliteitsbudget ter sprake. Naar aanleiding hiervan verscheen het volgende persbericht (6) :

« Tijdens de persconferentie kondigde eerste minister Charles Michel aan dat de regering het politieke akkoord over het ‘mobiliteitsbudget’ formeel heeft goedgekeurd. minister van Financiën Johan Van Overtveldt en minister van Werk Kris Peeters hebben meer uitleg gegeven over de regeling die voortaan toelaat dat, naast het behoud van de bedrijfswagen, werknemers nu in overleg met hun werkgever kunnen opteren voor bijvoorbeeld een kleinere bedrijfswagen, een openbaarvervoersabonnement, een elektrische fiets en/of een cash bedrag.

(1) Zie memorie van toelichting van het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, *Parl.St.* Kamer 2017-2018, nr.54-2838/001, 4.

(2) *Ibid.*

(3) Artikel 21 van het wetsontwerp voegt in artikel 23 van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers een nieuw lid in, luidende :

« De bedragen die toegekend worden als mobiliteitsvergoeding overeenkomstig de bepalingen van de wet van ... betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding zijn uitgesloten uit het loonbegrip. »

(4) Artikel 23 van het wetsontwerp voegt in het wetboek van de inkomenstbelastingen 1992 een artikel 33ter in die zin in.

(5) Zie memorie van toelichting van het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, *Parl.St.* Kamer 2017-2018, nr.54-2838/001, 38.

(6) <http://www.presscenter.be/nl/pressrelease/20180316/ministerraad-van-16-maart-2018>.

Les nouvelles règles doivent permettre de s'attaquer au problème de la mobilité en Belgique. La problématique des files en Belgique a un impact important non seulement sur les aspects de mobilité et d'environnement de notre société, mais également sur le bien-être des citoyens et sur l'économie belge (1). L'allocation de mobilité se veut une alternative qui puisse concurrencer la voiture de société en termes de coût salarial (2).

L'allocation de mobilité est soumise à des règles spécifiques en matière de droit du travail, de sécurité sociale et de fiscalité, qui correspondent dans une large mesure au traitement spécifiquement réservé aux voitures de société dans ces branches du droit. En d'autres termes, l'allocation de mobilité ne constitue pas une rémunération et n'est donc pas soumise aux cotisations de sécurité sociale, mais seulement à une cotisation spéciale de solidarité (3).

Sur le plan du droit fiscal, l'allocation de mobilité constitue un avantage imposable (avantage de toute nature) (4). Cet avantage imposable est fixé forfaitairement à 4 % de six septièmes de la valeur catalogue de la voiture de société au moment de son remplacement par l'allocation de mobilité (5).

Au Conseil des ministres du 16 mars 2018, il a été question du budget mobilité. Le communiqué de presse suivant a été publié à cette occasion (6) :

« Lors de la conférence de presse, le premier ministre Charles Michel a annoncé que le gouvernement a approuvé formellement l'accord politique concernant le « budget mobilité ». Le ministre des Finances Johan Van Overtveldt et le ministre de l'Emploi Kris Peeters ont détaillé la mesure qui permet désormais aux employés, en concertation avec leur employeur, de garder leur voiture de société ou d'opter pour une voiture de société plus petite, un abonnement aux transports publics, un vélo électrique et/ou une somme d'argent. L'objectif

(1) Voir l'exposé des motifs du projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, *Doc. parl.* Chambre 2017-2018, n° 54-2838/001, 4.

(2) *Ibid.*

(3) L'article 21 du projet de loi insère, dans l'article 23 de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés, un nouvel alinéa rédigé comme suit :

« Les montants octroyés en tant qu'allocation de mobilité conformément aux dispositions de la loi du ... concernant l'instauration d'une allocation de mobilité sont exclus de la notion de rémunération. »

(4) L'article 23 du projet de loi insère dans le Code des impôts sur les revenus 1992 un article 33ter en ce sens.

(5) Voir l'exposé des motifs du projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, *Doc. parl.* Chambre 2017-2018, n° 54-2838/001, 38.

(6) <http://www.presscenter.org/fr/pressrelease/20180316/conseil-des-ministres-du-16-mars-2018>.

Deze vergoeding en dit budget hebben als hoofddoel de woon-werkverplaatsingen te vergroenen en de files te reduceren. »

principal de ce budget mobilité est de rendre les trajets domicile-travail plus écologiques et de réduire les embouteillages. »