

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2008-2009

22 DECEMBER 2008

Voorstel van resolutie tot invoering van een gepaste wetgeving ter bevordering van het gebruik van aardgasvoertuigen

(Ingediend door de heer Wouter Beke c.s.)

TOELICHTING

Dit voorstel herneemt de tekst van het voorstel ingediend in de Kamer door de heren Jef Van den Bergh, Jenne De Potter en mevrouw Nathalie Muylle (stuk Kamer, 52-1548/1).

Het is de opdracht van de overheid om bij te dragen tot een beter leefmilieu. De EU legt in dit kader de lidstaten ook een aantal doelstellingen op. Zo bestaan er grenswaarden voor de concentratie aan fijn stof in de lucht. Als dragers van allerlei gevaarlijke stoffen, zoals zware metalen en dioxines, zijn deze fijne stofdeeltjes immers gevaarlijk voor de gezondheid. Ze kunnen diep in de longen en de bloedbaan doordringen en op termijn mogelijk een rol spelen in de ontwikkeling van tumoren, ademhalingsstoornissen en hart- en vaatziekten. De concentratie fijn stof in België is aanzienlijk. Samen met Nederland, Luxemburg en West-Duitsland (Ruhrgebied) behoort België tot de hotspots in Europa wat betreft buitenluchtvervuiling. Maatregelen om de hoeveelheid fijn stof in ons land terug te brengen, zijn dan ook nodig. Naast de fijnstofproblematiek worden we geconfronteerd met de uitdaging om onze CO₂-uitstoot terug te dringen. Het EU-klimaatplan legt de lidstaten op om tegen 2020 de uitstoot van broeikasgassen met 20 % te doen dalen ten opzichte van het niveau van 1990, om 20 % van de traditionele brandstoffen te vervangen door niet-fossiele brandstoffen en om 10 % van de brandstof uit de transportsector uit biobrandstof te halen. Naast de bekommernis omtrent het milieu, is de aanwending van niet-fossiele brandstoffen ook een manier om onze afhankelijkheid van olie te beperken.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2008-2009

22 DÉCEMBRE 2008

Proposition de résolution visant à instaurer une législation adéquate en vue de promouvoir l'utilisation de véhicules au gaz naturel

(Déposée par M. Wouter Beke et consorts)

DÉVELOPPEMENTS

La présente proposition reprend le texte de la proposition déposée à la Chambre par MM. Jef Van den Bergh, Jenne De Potter et Mme Nathalie Muylle (doc. Chambre, 52-1548/1).

Il incombe aux pouvoirs publics de contribuer à améliorer la qualité de l'environnement. Dans ce cadre, l'UE impose un certain nombre d'objectifs aux États membres. Ainsi, des limites ont été fixées en ce qui concerne la concentration en particules fines dans l'atmosphère. Vecteurs de toutes sortes de substances nocives, telles que des métaux lourds et des dioxines, ces particules fines sont en effet extrêmement dangereuses pour la santé. Elles sont capables de pénétrer au cœur des poumons et de s'introduire dans les vaisseaux et peuvent, à terme, jouer un rôle dans le développement de tumeurs, de troubles respiratoires et de maladies cardiovasculaires. Dans notre pays, la concentration en particules fines est extrêmement élevée. La Belgique présente, avec les Pays-Bas, le Luxembourg et l'Allemagne de l'Ouest (région de la Ruhr), l'un des taux de pollution atmosphérique les plus élevés d'Europe. Il est dès lors nécessaire de prendre des mesures pour réduire la quantité de particules fines dans notre pays. Mais la Belgique a encore un autre défi à relever : réduire ses émissions de CO₂. Le Plan climat de l'UE impose aux États membres, d'ici 2020, de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 20 % par rapport au niveau de 1990, de remplacer 20 % des carburants traditionnels par des carburants non fossiles et de veiller à ce que 10 % des carburants utilisés dans le secteur du transport soient des biocarburants. Outre qu'ils présentent des vertus écologiques, les carburants non fossiles nous permettent également de limiter notre dépendance par rapport au pétrole.

Het auto- en vrachtverkeer vormt één van de voornaamste oorzaken van milieuvervuiling vandaag. Zowel de CO₂-uitstoot als de uitstoot van fijn stof brengen risico's mee voor het milieu en de volksgezondheid. De overheid moet de meest milieuvriendelijke manieren om zich te verplaatsen promoten, te voet, per fiets, met het openbaar vervoer. Dit betekent evenwel niet dat men het autogebruik moet stigmatiseren. Een pleidooi voor een rationeel en verantwoord autogebruik in combinatie met het gebruik van milieuvriendelijke technologieën is meer op zijn plaats. In de toekomst zullen verschillende « groene » technologieën naast elkaar bestaan afhankelijk van de gebruikstoepassing van de wagen. Elektrische wagens zouden bijvoorbeeld geschikt zijn als tweede gezinswagen, hybride technologieën kunnen ontwikkeld worden in verschillende combinaties, elektroaardgasen waterstofmotoren zouden op lange termijn hun ingang kunnen vinden op de markt.

Volwaardige aardgasvoertuigen (*Compressed Natural Gas*-voertuigen) bestaan nu al. Aardgas is momenteel één van de meest realistische opties om de traditionele, uit ruwe aardolie vervaardigde, brandstoffen te vervangen. Een door de Europese Commissie opgerichte contactgroep voor alternatieve brandstoffen komt in haar rapport tot de volgende conclusie: « Aardgas is de enige alternatieve brandstof waarvan het marktaandeel in 2020 ruim boven de 5 % kan liggen en die op een volwassen markt zou kunnen concurreren met traditionele brandstoffen. » (1)

Op het vlak van milieuvriendelijkheid scoren aardgasvoertuigen uitzonderlijk goed in vergelijking met andere wagens. Aardgasvoertuigen behoren tot de beste leerlingen van de klas wat ecoscore betreft, een maatstaf die de milieuprestaties van een voertuig bepaald door rekening te houden met de belangrijkste milieu-impacten die het voertuig veroorzaakt. In tegenstelling tot benzine- en dieselveertuigen is de partikeluitstoot bij aardgasvoertuigen praktisch onbestaande en kan een overschakeling op deze voertuigen een belangrijke bijdrage leveren aan het terugdringen van het fijn stof in de lucht. Aardgas als brandstof veroorzaakt bovendien minder CO₂-uitstoot, 20 % minder dan het benzine-equivalent en 5-10 % minder dan het diesel-equivalent. De voertuigen produceren ook aanzienlijk minder geluid dan dieselveertuigen. Aardgasvoertuigen kunnen, wat technologie en tankinfrastructuur betreft, een ideale tussenstap zijn voor het gebruik van andere groene technologieën zoals elektroaardgasvoertuigen, hybridetoepassingen op ba-

Le trafic automobile et le transport de fret constituent l'une des principales causes de pollution à l'heure actuelle. Les émissions de CO₂ présentent, comme les émissions de particules fines, des risques pour l'environnement et pour la santé publique. Si les pouvoirs publics doivent promouvoir les modes de déplacement les plus écologiques (déplacement à pied, à bicyclette, en transport en commun), cela ne signifie pas pour autant qu'il faille stigmatiser l'usage de la voiture. Il convient de privilégier un plaidoyer en faveur d'une utilisation rationnelle et responsable de la voiture, en combinaison avec l'utilisation de technologies écologiques. À l'avenir, différentes technologies « vertes » coexisteront, en fonction de l'utilisation de la voiture. Les voitures électriques conviendraient, par exemple, comme deuxième voiture familiale, les technologies hybrides pourraient être développées en différentes combinaisons, les moteurs électriques/au gaz naturel et à hydrogène pourraient à long terme trouver leur place sur le marché.

Il existe déjà des véhicules circulant entièrement au gaz naturel (*Compressed Natural Gas*). À l'heure actuelle, le gaz naturel est l'une des options les plus réalistes pour le remplacement des carburants traditionnels dérivés du pétrole brut. Dans son rapport, un groupe de contact créé par la Commission européenne à propos des carburants de substitution conclut que « le gaz naturel est l'unique carburant de substitution susceptible de dépasser largement les 5 % de parts de marché avant 2020 et donc de concurrencer l'offre de carburants classiques sur un marché arrivé à maturité » (1).

Les véhicules au gaz naturel sont bien plus écologiques que les autres. Ces véhicules obtiennent un écoscore (calcul des prestations écologiques d'un véhicule tenant compte des principaux effets de ce véhicule sur l'environnement) qui les place parmi les meilleurs élèves de la classe. Contrairement aux véhicules à essence ou aux véhicules circulant au diesel, les véhicules au gaz naturel ne rejettent pratiquement pas de particules, de sorte qu'une conversion à ce type de véhicules peut fortement contribuer à la réduction de la concentration en particules fines dans l'atmosphère. L'utilisation du gaz naturel en tant que carburant occasionne en outre des émissions de CO₂ moins importantes -20 % de moins que l'équivalent en essence et 5-10 % de moins que l'équivalent en diesel. Ces véhicules sont par ailleurs beaucoup moins bruyants que les véhicules au diesel. Ils peuvent en outre constituer, en termes de technologie et d'infrastructure des réservoirs, la phase transitoire idéale pour l'utilisation d'autres technolo-

(1) Advies van het Europees en Sociaal Comité over de ontwikkeling en bevordering van alternatieve brandstoffen voor het wegvervoer in de EU (2006/C 195/20; paragraaf 3.3).

(1) Avis du Comité économique et social européen sur « Le développement et la promotion des carburants de substitution pour les transports routiers dans l'Union européenne » (2006/C 195/20; § 3.3).

sis van biobrandstoffen van de tweede generatie en aandrijving op waterstof.

Wereldwijd zijn er ongeveer 6,6 miljoen aardgasvoertuigen in gebruik waarvan het overgrote deel in Zuid-Amerika. In de EU zijn vooral Italië, Duitsland, Frankrijk en recent ook Nederland voortrekkers. In al deze landen lagen initiatieven van de overheid aan de basis van het succes. In sommige landen stimuleert de overheid deze wagens al jaren. In Italië bijvoorbeeld rijden momenteel ongeveer 412 000 aardgasvoertuigen rond. In andere landen zijn recent maatregelen getroffen om het rijden op aardgas te bevorderen. Zo heeft de overheid in Duitsland de accijns op aardgas voor de komende tien jaar vastgelegd op 0,05 euro/m en een lage prijs aan de pomp gegarandeerd. Hierdoor is de aardgas er ongeveer 40 % goedkoper in gebruik dan benzine. Deze zekerheid heeft ertoe bijgedragen dat aardgasvoertuigen in Duitsland een echt succesverhaal aan het worden zijn. Momenteel rijden er iets meer dan 55 000 voertuigen op aardgas en dat aantal is snel groeiend. Prognoses voorspellen dat er tegen 2010 360 000 aardgasvoertuigen op de Duitse wegen zullen rijden. Het aantal aardgasvulpunten is er op enkele jaren tijd uitgebouwd tot een landelijk dekkend netwerk met meer dan 750 pompstations, ook langs de snelweg.

De Nederlandse overheid heeft eveneens een aantal concrete stimuleringsmaatregelen uitgewerkt. De accijns op aardgas voor autogebruik is er tot 2012 vastgelegd op het lage niveau van 0,03 euro/m. Momenteel wordt er gesproken over het verlengen van deze maatregel tot 2018. Aardgas aan de pomp kost er ongeveer 0,69 euro/kg (oktober 2008). Als je weet dat een kilogram aardgas overeenkomt met een liter traditionele brandstof, is het verschil in kostprijs aan de pomp snel duidelijk. Om een landelijk dekkende tankinfrastructuur uit te bouwen, stelt de Nederlandse overheid een subsidie van ongeveer 60 000 euro per aardgasvulpunt ter beschikking. Om voldoende geografische spreiding te verzekeren wordt deze subsidie aan maximum 5 stations per provincie toegekend. Bestaande tankstations moeten in Nederland ook helemaal geen bouwvergunning aanvragen om een aardgaspomp te installeren, een loutere melding volstaat. De provincies krijgen er bovendien een eigen budget ter beschikking om promotie te voeren voor het rijden op aardgas.

De Franse overheid heeft een protocol afgesloten met autoconstructeurs, uitbaters van tankstations en energiebedrijven om het gebruik van aardgasvoertuigen te stimuleren. Fiscale voordelen, bij aankoop en aan de pomp, worden toegekend. Tegen 2010 moeten

gies écologiques, par exemple, des véhicules électriques et au gaz naturel, des applications hybrides utilisant des biocarburants de la deuxième génération et la propulsion à l'hydrogène.

Quelque 6,6 millions de véhicules au gaz naturel circulent de par le monde, dont la majeure partie en Amérique du Sud. Au sein de l'Union européenne, l'Italie, l'Allemagne, la France et récemment aussi les Pays-Bas sont les principaux pionniers. Dans l'ensemble de ces pays, le succès repose sur des initiatives prises par les autorités. Dans certains pays, cela fait plusieurs années que les autorités encouragent l'utilisation de ces véhicules, par exemple en Italie où l'on dénombre actuellement quelque 412 000 véhicules au gaz naturel. D'autres pays ont pris récemment des mesures en vue de promouvoir la conduite au gaz naturel. C'est ainsi qu'en Allemagne, par exemple, les autorités ont fixé les accises sur le gaz naturel à 0,05 euro/m pour les dix années à venir et garanti un prix bas à la pompe. Le prix du gaz naturel est ainsi inférieur de 40 % environ à celui de l'essence. Cette certitude contribue à faire des véhicules au gaz naturel un véritable succès en Allemagne. On compte actuellement un peu plus de 55 000 véhicules au gaz naturel en circulation en Allemagne et ce nombre connaît une croissance rapide. Selon les prévisions, il y aura 360 000 véhicules au gaz naturel sur les routes allemandes d'ici 2010. En l'espace de quelques années, le nombre de points d'approvisionnement en gaz naturel est devenu un réseau national comptant plus de 750 stations, y compris le long des autoroutes.

Les autorités néerlandaises ont, elles aussi, arrêté un certain nombre de mesures de promotion concrètes. Les accises sur le gaz naturel destiné aux véhicules y ont été fixées au niveau faible de 0,03 euro/m jusqu'en 2012. Pour le moment, il est envisagé de prolonger cette mesure jusqu'en 2018. À la pompe, le gaz naturel coûte environ 0,69 euro/kg (octobre 2008). Sachant qu'un kilogramme de gaz naturel correspond à un litre de carburant traditionnel, on saisit rapidement la différence de coût à la pompe. Afin de développer une infrastructure d'approvisionnement couvrant l'ensemble du territoire, les autorités néerlandaises accordent un subside d'environ 60 000 euros par point d'approvisionnement. Dans le souci de garantir une répartition géographique suffisante, ces subsides ne sont accordés qu'à cinq stations au maximum par province. Aux Pays-Bas, les stations-service existantes ne doivent demander aucun permis de bâtir pour installer une pompe à gaz naturel; il leur suffit simplement de le signaler. Qui plus est, un budget propre est mis à la disposition des provinces pour promouvoir l'utilisation du gaz naturel.

Les autorités françaises ont signé un protocole avec des constructeurs automobiles, des exploitants de stations-service et des entreprises actives dans le secteur de l'énergie afin de stimuler l'utilisation de véhicules au gaz naturel. Des avantages fiscaux sont

enkele ambitieuze doelstellingen gerealiseerd zijn: een verdubbeling van het aantal bussen op aardgas, driemaal zoveel vuilniswagens op aardgas, 100 000 personenwagens op aardgas, 300 aardgas-tankstations.

België blijft jammer genoeg achter. De federale overheid heeft momenteel nog geen initiatief genomen om het gebruik van aardgasvoertuigen te stimuleren. Mede hierdoor is het aantal aardgasvoertuigen in ons land verwaarloosbaar klein. Er is een stimulans nodig om uit het kip-en-eiverhaal te raken: zolang er geen aardgasvoertuigen rijden, wil niemand de nodige tankinfrastructuur uitbaten, zolang er geen tankinfrastructuur bestaat, wil niemand een aardgasvoertuig. Naast een te beperkt distributienetwerk ontbreekt het aan erkende werkplaatsen en een duidelijke en volledige accijnswetgeving.

Er bestaan in België slechts enkele, verouderde CNG-tankstations. De kostprijs vormt een rem. Het opstarten van een dergelijk tankstation is duur en, omdat er nog maar weinig aardgasvoertuigen rijden in ons land, initieel niet winstgevend. Door middel van startsubsidies kunnen de gewesten de aanloopverliezen waar dergelijke stations mee worden geconfronteerd, compenseren. Naast het toekennen van subsidies kunnen de gewesten een rol spelen door het uitbaten van een aardgaspomp op te nemen in de concessievoorwaarden van de tankstations op hun terreinen langs de autosnelwegen. Het federale niveau op zijn beurt dient werk te maken van een duidelijke normering en moet de huidige onduidelijkheid wegwerken omtrent de veiligheidseisen voor CNG-stations. Een duidelijke wetgeving omtrent de voorwaarden waaraan zo'n station moet voldoen om de veiligheid van de gebruikers en de omgeving te waarborgen is nodig.

De voorwaarden waaraan een werkplaats voor aardgasvoertuigen moet voldoen zijn evenmin in de wet beschreven. Duidelijke regels zijn nochtans nodig om voldoende kwaliteitsvolle werkplaatsen uit te bouwen, de veiligheid te garanderen en het vertrouwen van de consument te winnen. De bestaande wetgeving omtrent LPG-werkplaatsen kan hiervoor als basis dienen waarbij men in het achterhoofd moet houden dat in tegenstelling tot LPG, dat zwaarder is dan lucht en bijgevolg tegen de grond blijft hangen, het lichtere CNG stijgt.

Een andere belangrijke factor om de aankoop van aardgasvoertuigen te stimuleren is het fiscale aspect. Het is belangrijk dat de federale overheid zich engageert om de accijnzen voor aardgas als auto-brandstof voor een lange periode op het lage Europese minimum vast te leggen. Administratief zou het nog eenvoudiger zijn om, zoals nu bij LPG het geval is,

octroyés à l'achat et à la pompe. Quelques objectifs ambitieux devront être réalisés d'ici 2010: un doublement du nombre de bus au gaz naturel, un triplement du nombre de bennes à ordures au gaz naturel, 100 000 voitures particulières au gaz naturel, 300 stations-service distribuant du gaz naturel.

La Belgique, malheureusement, demeure à la traîne. Pour l'instant, les autorités fédérales n'ont pas encore pris d'initiatives pour promouvoir les véhicules au gaz naturel. Pour cette raison notamment, le nombre de véhicules au gaz naturel circulant dans notre pays est négligeable. Un incitant est nécessaire pour sortir du paradoxe de l'œuf et de la poule: tant qu'aucun véhicule au gaz naturel ne circule, personne ne veut exploiter l'infrastructure d'approvisionnement nécessaire, et tant qu'il n'y a pas d'infrastructure d'approvisionnement, personne ne veut un véhicule au gaz naturel. En plus de l'exiguïté du réseau de distribution, on peut déplorer l'absence d'ateliers agréés et d'une législation précise et complète en matière d'accises.

En Belgique, il n'existe que quelques stations-service GNC qui sont par ailleurs dépassées. Le coût constitue un frein. Une telle station-service est onéreuse au départ et n'est pas immédiatement rentable, vu le nombre peu élevé de véhicules roulant au gaz naturel dans notre pays. En octroyant des subventions de démarrage, les régions peuvent compenser les pertes auxquelles sont confrontées ces stations au début. Outre l'octroi de subventions, les régions peuvent également jouer un rôle en intégrant l'exploitation d'une pompe au gaz naturel dans les conditions de concession des stations-service situées sur leur territoire le long des autoroutes. Le pouvoir fédéral doit, quant à lui, s'atteler à l'élaboration de normes claires et préciser les normes de sécurité appliquées aux stations GNC. Il faut élaborer une législation claire concernant les conditions auxquelles ce type de station doit répondre pour garantir la sécurité des utilisateurs et de l'environnement.

La loi ne définit pas non plus les conditions auxquelles doit répondre un atelier pour véhicules roulant au gaz naturel. Or, des règles claires sont nécessaires pour construire suffisamment d'ateliers de qualité, garantir la sécurité et gagner la confiance du consommateur. La législation actuelle relative aux ateliers LPG peut servir de base à cet effet, mais il faut garder à l'esprit que, contrairement au LPG qui stagne au sol, le GNC est plus léger que l'air.

Un autre facteur important pour encourager l'achat de véhicules au gaz naturel est l'aspect fiscal. Il importe que le pouvoir fédéral s'engage à fixer les accises sur le gaz naturel utilisé comme carburant automobile au minimum européen pour une longue période. D'un point de vue administratif, il serait encore plus simple de ne pas facturer d'accises à la

geen accijnzen aan te rekenen aan de pomp maar een aanvullende verkeersbelasting te heffen. In afwachting van de invoering van de ecoscore, opgesteld op maat van milieuvriendelijke voertuigen, is het aangewezen om minstens de bestaande korting op de belasting op de inverkeerstelling voor LPG-voertuigen uit te breiden naar aardgasvoertuigen. Compensaties zijn nodig om het verschil in aankoop prijs tussen aardgasvoertuigen en wagens op traditionele brandstoffen weg te werken, zodat dit voor consumenten niet langer een rem vormt om zich een aardgasvoertuig aan te schaffen. Duidelijkheid en zekerheid op lange termijn van het fiscale kader zal voor zowel gebruikers, pomphouders als autoconstructeurs een stimulans zijn om te investeren in aardgas als motorbrandstof.

Tot slot is het aan te raden om een taskforce op te starten, waarin de verschillende overheden, fiscalisten en specialisten op het terrein vertegenwoordigd zijn, om de nodige maatregelen uit te werken. Daarnaast is het sensibiliseren van het publiek een noodzaak. We denken hierbij in het bijzonder aan het potentieel dat bij bedrijfsvloten en leasingwagens te vinden is.

De overheid moet bovendien zelf het goede voorbeeld geven door in haar wagenpark zoveel mogelijk aardgasvoertuigen op te nemen.

We vragen de federale regering een duidelijk streefcijfer naar voor te schuiven inzake aardgasvoertuigen.

Met enige ambitie moet het haalbaar zijn 20 000 nieuwe aardgasvoertuigen per jaar na 3 jaar en 75 000 nieuwe aardgasvoertuigen per jaar na 5 jaar op onze wegen te krijgen.

Wouter BEKE.
Pol VAN DEN DRIESSCHE.
Els VAN HOOFF.
Tony VAN PARYS.
Hugo VANDENBERGHE.

*
* *

pompe mais de prélever une taxe de circulation complémentaire, comme c'est actuellement le cas pour le LPG. En attendant l'instauration d'un écoscore correspondant aux véhicules écologiques, il se recommande d'étendre au moins la réduction de la taxe de mise en circulation dont bénéficient actuellement les véhicules au LPG aux véhicules au gaz naturel. Des compensations sont indispensables pour neutraliser la différence de prix d'achat entre les véhicules au gaz naturel et les véhicules utilisant des carburants traditionnels, de manière à ce que ce surcoût ne constitue plus un frein à l'achat d'un véhicule au gaz naturel. La clarté et la sécurité du cadre fiscal à long terme constitueront des stimulants, tant pour les utilisateurs et les exploitants de pompes que pour les constructeurs automobiles pour investir dans le gaz naturel comme carburant automobile.

Enfin, il se recommande de créer une *taskforce* réunissant les divers niveaux de pouvoirs, des fiscalistes et des spécialistes sur le terrain, chargée d'élaborer les mesures qui s'imposent. Parallèlement, il est indispensable de sensibiliser le public. À cet égard, nous songeons en particulier au potentiel que constituent les flottes d'entreprise et les voitures de leasing.

Les pouvoirs publics doivent, du reste, montrer le bon exemple en incluant un maximum de véhicules au gaz naturel dans leur parc automobile.

Nous demandons au gouvernement fédéral d'avancer un objectif chiffré concernant les véhicules au gaz naturel.

Avec un peu d'ambition, il doit être possible de mettre en circulation 20 000 nouveaux véhicules au gaz naturel par an après 3 ans et 75 000 nouveaux véhicules au gaz naturel après 5 ans.

*
* *

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Senaat,

A. gelet op het feit dat de EU normen oplegt aan de lidstaten voor de concentratie aan fijn stof in de lucht;

B. gelet op het feit dat de EU de lidstaten vraagt tegen 2020 de uitstoot van broeikasgassen te doen dalen met 20 % ten opzichte van het niveau van 1990, 20 % van de traditionele brandstoffen door niet-fossiele brandstoffen te vervangen en 10 % van de brandstof uit de transportsector uit biobrandstof te halen;

C. gelet op het feit dat er een toenemende bekommernis bestaat omtrent het leefmilieu en de negatieve impact van de fossiele brandstoffen hierop;

D. gelet op de goede milieuprestaties van aardgasvoertuigen;

E. gelet op het feit dat aardgas de enige alternatieve brandstof is waarvan het marktaandeel in 2020 ruim boven de 5 % kan liggen en die op een volwassen markt kan concurreren met de traditionele brandstoffen;

F. gelet op het feit dat de infrastructuur en de technologie voor aardgasvoertuigen gebruikt kunnen worden voor toekomstige « groene » technologieën en aardgasvoertuigen dus als een ideale tussenstap kunnen worden beschouwd;

Vraagt de federale regering :

1. de uitbouw te stimuleren van een voldoende dicht netwerk van tankinfrastructuur voor aardgasvoertuigen door een duidelijke normering uit te werken en door de gewesten aan te moedigen een startsubsidie toe te kennen;

2. een reglementering op te stellen voor werkplaatsen voor aardgasvoertuigen;

3. een duidelijk en voordelig fiscaal raamwerk op lange termijn uit te werken voor aardgasvoertuigen;

4. zelf een voortrekkersrol te spelen door aardgasvoertuigen te kiezen voor overheidsvloten;

5. een streefcijfer voorop te stellen inzake het te bereiken aantal aardgasvoertuigen op onze wegen;

PROPOSITION DE RÉOLUTION

Le Sénat,

A. considérant que l'UE impose des normes aux États membres en ce qui concerne la concentration de particules fines dans l'air;

B. considérant que l'UE demande aux États membres, d'ici 2020, de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre de 20 % par rapport au niveau de 1990, de remplacer 20 % des carburants traditionnels par des carburants alternatifs et de remplacer 10 % des carburants par des biocarburants dans le secteur des transports;

C. vu la préoccupation croissante que suscitent l'environnement et l'impact négatif des carburants fossiles sur ce dernier;

D. vu les bonnes performances environnementales des véhicules au gaz naturel;

E. considérant que le gaz naturel est le seul carburant alternatif dont la part de marché peut dépasser largement les 5 % d'ici 2020 et qui peut concurrencer les carburants traditionnels sur un marché arrivé à maturité;

F. considérant que l'infrastructure et la technologie prévues pour les véhicules au gaz naturel peuvent parfaitement être utilisées pour les futures technologies écologiques, et que les véhicules au gaz naturel peuvent dès lors être considérés comme une transition idéale;

Demande au gouvernement fédéral :

1. de stimuler le développement d'un réseau suffisamment dense d'infrastructures de distribution pour les véhicules au gaz naturel en élaborant une norme claire et en incitant les Régions à octroyer un subside de départ;

2. d'élaborer une réglementation pour les ateliers prévus pour les véhicules au gaz naturel;

3. d'élaborer à long terme un cadre fiscal clair et avantageux pour les véhicules au gaz naturel;

4. de jouer lui-même un rôle de pionnier en optant pour des flottes publiques composées de véhicules au gaz naturel;

5. de fixer un objectif minimal à atteindre en ce qui concerne le nombre de véhicules au gaz naturel circulant sur nos routes;

6. een taskforce op te starten en samen met de gewesten alle nodige maatregelen te nemen om deze doelstelling te bereiken.

12 december 2008.

Wouter BEKE.
Pol VAN DEN DRIESSCHE.
Els VAN HOOFF.
Tony VAN PARYS.
Hugo VANDENBERGHE.

6. de créer une *taskforce* et de prendre avec les Régions toutes les mesures nécessaires à la réalisation de cet objectif.

12 décembre 2008.