

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

26 maart 2009

WETSVOORSTEL**houdende instelling van een verbod op
reclame voor de meest vervuilende auto's**(ingediend door de heer Jean Cornil)
_____**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

26 mars 2009

PROPOSITION DE LOI**visant à interdire la publicité pour les voitures
les plus polluantes**(déposée par M. Jean Cornil)
_____**SAMENVATTING**

Dit wetsvoorstel strekt ertoe reclame voor auto's die meer vervuilen dan het gemiddelde, strafrechtelijk te bestraffen.

Voor de berekening van de vervuilingsgraad wordt voorzien in een specifieke sanctieregeling ten aanzien van benzinevoertuigen, waarvan wordt gesteld dat zij méér vervuilen.

RÉSUMÉ

La proposition punit de sanctions pénales la publicité pour les voitures dont le taux de pollution dépasse la moyenne.

Pour le calcul du taux de pollution, une pénalisation particulière est prévue pour les voitures à essence, considérées comme plus polluantes.

cdH	:	centre démocrate Humaniste
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
FN	:	Front National
LDD	:	Lijst Dedecker
MR	:	Mouvement Réformateur
N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	:	Parti Socialiste
sp.a	:	socialistische partij anders
VB	:	Vlaams Belang

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

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

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 52 0000/000:	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

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

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

In zijn jongste rapport heeft de IPCC¹ nog eens duidelijk gesteld dat het voor meer dan 90% waarschijnlijk is dat de huidige klimaatopwarming veroorzaakt wordt door menselijke activiteiten². Bovendien schijnt alles erop te wijzen dat de gevolgen van die menselijke activiteiten onze biosfeer ernstiger en sneller aantasten dan aanvankelijk aangenomen³.

Bovenop die milieucrisis is er de energiecrisis. De aardoliepiek – dat wil zeggen het tijdstip waarop we de helft van de wereldaardolievoorraden zullen hebben opgebruikt – zit eraan te komen. Het kost almaar meer en wordt almaar moeilijker aardolie op te pompen. Daarenboven is de milieuschade enorm; een schrijnend voorbeeld daarvan is de aardoliewinning uit teerzand.

De auto speelt in deze dubbele crisis een sleutelrol. Als grote aardolieslokkop is de auto goed voor 12% van de uitstoot van koolstofdioxide, het voornaamste broeikasgas dat verantwoordelijk is voor de klimaatopwarming. Overigens zijn de technologische innovaties niet bij machte gebleken de effecten van het toegenomen wegverkeer te compenseren. Gevolg: hoewel de Europese Unie haar uitstoot van broeikasgassen tussen 1990 en 2004 heeft teruggedrongen, is de CO₂-uitstoot in de transportsector toegenomen met 26%⁴.

De EU-lidstaten en het Europees Parlement zijn zich terdege bewust van de noodzaak de CO₂-uitstoot en het aardolieverbruik in de autosector terug te dringen en hebben daarom reeds in 1996 beslist een ambitieus beleid uit te stippelen. Bedoeling was in 2005 auto's op de markt te brengen die gemiddeld minder dan 120 gram CO₂ per kilometer uitstoten. Inmiddels werd die doelstelling verschillende malen neerwaarts bijgesteld en momenteel ligt ze op 130 gram CO₂ per kilometer tegen 2015.

In België is het wegvervoer verantwoordelijk voor 18% van de CO₂-uitstoot. Hoewel er nu al veel auto's bestaan die minder dan 120 gram CO₂ per kilometer uitstoten,

¹ Intergouvernementele Werkgroep inzake klimaatverandering.

² IPCC, *Climate Change 2007*, synthesesrapport, blz. 49.

³ WWF, *Climate change: faster, stronger, sooner*, 2008.

⁴ Commissie van de Europese Gemeenschappen, Resultaten van de herziening van de communautaire strategie om de CO₂-uitstoot door personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen, 7 februari 2007.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Dans son dernier rapport, le GIEC¹ affirme que la probabilité que le réchauffement climatique auquel nous assistons trouve son origine dans l'activité humaine est de plus de 90%², et tout semble indiquer que les conséquences de celle-ci entraînent la dégradation de notre biosphère, de manière plus importante et plus rapide que prévu.³

À cette crise environnementale s'ajoute une crise énergétique. Le pic de pétrole, moment où nous aurons consommé la moitié des ressources pétrolières mondiales, pointe à l'horizon. L'extraction pétrolière est de plus en plus coûteuse, difficile et provoque des désastres environnementaux. L'extraction du pétrole à partir des sables bitumineux en est, à ce titre, un exemple désolant.

La voiture est particulièrement concernée par cette double crise. Grande consommatrice de pétrole, la voiture est également responsable de 12% des émissions de dioxyde de carbone, principal gaz à effet de serre responsable du réchauffement climatique. Par ailleurs, les innovations technologiques n'ont pas réussi à contrebalancer les effets de l'augmentation du trafic routier. En conséquence de quoi, même si l'Union européenne a réduit ses émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2004, les émissions de CO₂ dans le secteur des transports ont augmenté de 26%⁴.

Bien conscients de l'importance de réduire les émissions de CO₂, ainsi que la consommation de pétrole dans ce secteur, les membres de l'Union européenne et le Parlement européen décidèrent en 1996 de mettre en place une politique ambitieuse, qui visait à commercialiser en 2005 des véhicules ne dépassant pas une moyenne de 120 grammes de CO₂ par km. Cet objectif, plusieurs fois revu à la baisse, se situe actuellement à 130 grammes de CO₂ par km, pour 2015.

En Belgique, 18% des émissions de dioxyde de carbone sont générées par le transport routier et nous pouvons observer que, malgré l'existence de nombreux

¹ GIEC: Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat.

² GIEC, Changement Climatique 2007, rapport de synthèse, p.49. http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar4/syr/ar4_syr_fr.pdf.

³ WWF, *Climate change: faster, stronger, sooner*, 2008.

⁴ COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES, Résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers; 7 février 2007.

bedraagt de gemiddelde uitstoot van de nieuw op de markt gebrachte voertuigen 157 gram per kilometer voor de benzinewagens en 151 gram per kilometer voor de dieselwagens⁵.

In het licht van wat voorafgaat, kan het niet door de beugel dat de reclame ons met alle macht probeert aan te zetten tot de aankoop van wagens met een hoge CO₂-uitstoot, terwijl de milieuproblemen zo groot zijn dat de commercialisering van steeds minder vervuilende wagens een noodzaak is geworden.

Verschillende studies over dit onderwerp⁶ komen tot dezelfde conclusie: de autoconstructeurs concentreren hun reclame vooral op auto's met een CO₂-uitstoot die fors hoger ligt dan de door de Europese Unie vooropgezette doelstellingen! Naar gelang van de onderzochte dag- en weekbladen ligt de gemiddelde CO₂-uitstoot van de via de reclameadvertenties aangeprezen auto's tussen 187 en 218 gram per kilometer. Bovendien zijn de minder vervuilende auto's, waarvoor de overheid subsidies toekent, amper te zien in het medialandschap, terwijl de vervuilende types er ruimschoots oververtegenwoordigd zijn – ongeacht het geanalyseerde persmedium.

Het kan niet zijn dat men doorgaat met het promoten van vervuilende auto's, waarvan de noodzaak bovendien niet kan worden aangetoond als men ze vergelijkt met de minder vervuilende auto's die thans op de markt zijn. Daarom strekt dit wetvoorstel ertoe reclame voor de meest vervuilende auto's via een soepele en evolutieve regeling te verbieden.

Daartoe wordt voorgesteld alleen nog maar reclame toe te staan voor voertuigen waarvan de eerste in serie beschikbare motoruitvoering een CO₂-uitstoot heeft die lager ligt of gelijk is aan de gemiddelde CO₂-uitstoot van de nieuwe dieselwagens die in België worden verkocht.

⁵ FEBIAC, Gids CO₂ : CO₂ -uitstoot: Hoe zit het met het transport?, januari 2007, downloadbaar op: <http://www.febiac.be/public/content.aspx?FID=558>, grafiek Evolutie van de CO₂ -emissies door nieuwe personenwagens, blz. 10.

⁶ P. OZER, *Présence de la publicité automobile dans la presse écrite belge: Analyse des quotidiens La Libre Belgique et Le Soir et des hebdomadaires Trends-Tendances et Le Vif-L'Express*, in: *Cybergéo – revue européenne de géographie*, 2008, <http://www.cybergeo.eu/index18862.html?lang=eng>; GREENPEACE, *Autoreclame en CO₂ – Hoe oprecht is de milieubezorgdheid van de autoconstructeurs?*, 2008, <http://www.greenpeace.org/raw/content/belgium/fr/press/reports/autopublicity.pdf>; FRIENDS OF THE EARTH, *Green cars: motor industry still promoting gas-guzzlers*, 2007, http://www.foe.co.uk/resource/press_releases/green_cars_motor_industry_29032007.html.

véhicules ne dépassant pas les 120 grammes de CO₂ par km, la moyenne des émissions des voitures neuves mises sur le marché est de 157 grammes par km, pour les voitures fonctionnant à l'essence, et de 151 grammes par km, pour les voitures fonctionnant au diesel.⁵

Face à ce constat, le décalage existant entre, d'une part, les enjeux environnementaux impliquant la mise sur le marché de voitures de moins en moins polluantes et, d'autre part, le matraquage publicitaire pour des voitures à forte émission de CO₂ est inacceptable.

Les diverses études disponibles sur le sujet⁶ arrivent aux mêmes conclusions: les constructeurs automobiles assurent principalement la promotion de voitures présentant des émissions de CO₂ largement supérieures aux objectifs de l'Union européenne! La moyenne d'émissions de CO₂ des véhicules dont nous abreuvons les publicités se situe entre 187 et 218 grammes par km, selon les divers quotidiens et magazines de la presse écrite analysée. De plus, les véhicules les moins polluants, pour lesquels des subsides de l'État existent, sont quasi absents du paysage médiatique tandis que les véhicules les plus polluants sont largement surreprésentés, quel que soit le média de la presse écrite analysé.

Considérant qu'il n'est pas acceptable de continuer la promotion des voitures polluantes, dont on ne peut justifier la nécessité par rapport aux véhicules les moins polluants actuellement sur le marché, le but de la présente proposition de loi est d'interdire la publicité pour les véhicules les plus polluants, de manière souple et évolutive.

Pour ce faire, il est proposé de limiter les publicités aux véhicules dont la première motorisation génère des émissions de CO₂ inférieures ou égales à la moyenne des émissions de CO₂ des voitures neuves fonctionnant au diesel et vendues en Belgique.

⁵ FEBIAC, *Evolution des émissions de CO₂ pour les voitures neuves en Belgique en 2007*.

⁶ OZER P.; *Présence de la publicité automobile dans la presse écrite belge: Analyse des quotidiens La Libre Belgique et Le Soir et des hebdomadaires Trends-Tendances et Le Vif-L'Express*, *Cybergéo revue européenne de géographie*, 2008; <http://www.cybergeo.eu/index18862.html?lang=en>. GREENPEACE; *Voiture et climat, quand l'environnement devient un argument de vente...Bien mal à propos*; 2008, <http://www.greenpeace.org/raw/content/belgium/fr/press/reports/autopublicity.pdf>. FRIENDS OF THE EARTH; *Green cars: motor industry still promoting gas-guzzlers*; 2007; http://www.foe.co.uk/resource/press_releases/green_cars_motor_industry_29032007.html.

Voor de benzinewagen moet dat gemiddelde met een constante meeruitstoot van 15 gram per kilometer worden opgetrokken, aangezien benzine meer vervuilt dan diesel.

Die twee officiële gemiddelden moeten aan alle autoconstructeurs worden bezorgd en moeten duidelijk worden vermeld in de gids betreffende het brandstofverbruik die de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu jaarlijks uitbrengt.

De hele 20^{ste} eeuw en ook nog vandaag was en is de auto voor een groot deel van de bevolking een symbool van vrijheid en welslagen – zeker dan een auto met een grote cilinderinhoud. We moeten ons er echter van bewust worden dat de auto ook een grote vervuiler is en dat het onontbeerlijk is de milieuweerslag ervan zo klein mogelijk te maken. Het is namelijk zaak de komende generaties een leefbare planeet na te laten.

Pour les voitures consommant de l'essence, il convient d'ajouter à cette moyenne une constante de 15 grammes de CO₂ par km, compte tenu des pollutions plus importantes engendrées par ce type de carburant.

Ces deux moyennes officielles devront être communiquées à tous les constructeurs automobiles et figurer en bonne place dans le guide de la consommation de carburant édité annuellement par le Service des Affaires environnementales du SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement.

La voiture a été tout au long du 20^{ème} siècle, et est encore de nos jours, pour une large frange de la population, un symbole de liberté et de réussite, surtout s'il s'agit d'une grosse cylindrée. Mais nous devons prendre conscience qu'elle est également un vecteur majeur de pollution et qu'il est impératif de minimiser au maximum l'impact de celle-ci sur l'environnement, afin de ne pas hypothéquer nos chances de laisser une planète viable aux générations à venir.

Jean CORNIL (PS)

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

Voor de toepassing van deze wet moet worden verstaan onder:

1° «reclame»: elke mededeling in de zin van artikel 93, 3°, van de wet van 14 juli 1991 betreffende de handelspraktijken en de voorlichting en bescherming van de consument;

2° «brandstofverbruiksgids»: de verzameling van de officiële brandstofverbruiksgegevens en de officiële specifieke CO₂-uitstoot voor ieder model dat op de markt voor nieuwe auto's verkrijgbaar is, conform bijlage II bij het koninklijk besluit van 5 september 2001 betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot bij het op de markt brengen van nieuwe personenauto's;

3° «eerste in serie beschikbare motoruitvoering»: de kleinste mogelijke beschikbare cilinderinhoud van een automodel.

Art. 3

Het is verboden reclame te maken voor enig met een dieselmotor uitgerust voertuig, opgenomen in de brandstofverbruiksgids, waarvan de CO₂-uitstoot bij de eerste, in serie beschikbare motoruitvoering hoger is dan de gemiddelde jaarlijkse CO₂-uitstoot van de met een dieselmotor uitgeruste nieuwe auto's die in België worden verkocht.

Het is verboden reclame te maken voor enig met een benzinemotor uitgerust voertuig, opgenomen in de brandstofverbruiksgids, waarvan de CO₂-uitstoot bij de eerste, in serie beschikbare motoruitvoering hoger is dan de gemiddelde jaarlijkse CO₂-uitstoot van de met een benzinemotor uitgeruste nieuwe auto's die in België worden verkocht, vermeerderd met een constante van 15 g CO₂ per km.

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

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

Art. 2

Pour l'application de la présente loi, il faut entendre par:

1° «publicité»: toute communication au sens de l'article 93, 3°, de la loi du 14 juillet 1991 sur les pratiques du commerce et sur l'information et la protection du consommateur;

2° «guide de la consommation de carburant»: recueil réunissant les données relatives à la consommation officielle de carburant et aux émissions spécifiques officielles de CO₂ pour chaque modèle disponible sur le marché des voitures neuves et conforme à l'annexe II de l'arrêté royal du 5 septembre 2001 relatif à la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves;

3° «première motorisation»: la plus petite capacité cylindrique disponible pour un modèle de voiture.

Art. 3

Il est interdit de faire la publicité de tout véhicule équipé d'un moteur diesel, repris dans le guide de la consommation de carburant, dont les émissions de CO₂ de la première motorisation disponible sont supérieures à la moyenne annuelle des émissions de CO₂ produites par les voitures neuves équipées d'un moteur diesel vendues en Belgique.

Il est interdit de faire la publicité de tout véhicule équipé d'un moteur à essence, repris dans le guide de la consommation de carburant, dont les émissions de CO₂ de la première motorisation disponible sont supérieures à la moyenne annuelle des émissions de CO₂ produites par les voitures neuves équipées d'un moteur à essence vendues en Belgique, moyenne à laquelle on ajoute une constante de 15 grammes de CO₂ par km.

Het in het eerste en tweede lid bedoelde verbod geldt niet voor:

- reclame voor de meest vervuilende voertuigen in buitenlandse dag- en weekbladen, behalve als die reclame of de invoer van die dag- of weekbladen er voornamelijk toe strekken die voertuigen op de Belgische markt te promoten;

- gratis reclame voor de meest vervuilende voertuigen in het kader van de mededeling aan het publiek van een zich in het buitenland afspelend evenement, behalve als die reclame of de mededeling van dat evenement aan het publiek er voornamelijk toe strekt die meest vervuilende voertuigen op de Belgische markt te promoten;

- reclame voor de meest vervuilende voertuigen in drukwerk dat uitsluitend bestemd is voor de vaklui uit de handel in de meest vervuilende voertuigen;

- informatiebrochures over de meest vervuilende voertuigen die op naam zijn gericht zijn aan klanten die er uitdrukkelijk om verzoeken.

Art. 4

Bijlage II bij het koninklijk besluit van 5 september 2001 betreffende de beschikbaarheid van consumenten-informatie over het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot bij het op de markt brengen van nieuwe personenauto's wordt aangevuld met een punt 8, luidende:

«8 de gemiddelde jaarlijkse CO₂-uitstoot van de met een dieselmotor of een benzinemotor uitgeruste nieuwe auto's die in België worden verkocht.».

Art. 5

Met gevangenisstraf van een maand tot een jaar en met geldboete van 10 000 tot 100 000 euro of met een van deze straffen alleen wordt hij gestraft die de bepalingen van artikel 3 heeft overtreden. Deze bepaling geldt niet voor de uitgevers, drukkers en in het algemeen voor eenieder die heeft deelgenomen aan de verspreiding van de reclame, op voorwaarde dat de naam wordt vermeld van de in België gevestigde persoon die er de auteur van is of die het initiatief tot de verspreiding ervan heeft genomen.

L'interdiction visée aux alinéas 1^{er} et 2 ne s'applique pas à:

- la publicité pour les véhicules les plus polluants faite dans des journaux et périodiques étrangers, sauf lorsque cette publicité ou l'importation de ces journaux ou périodiques a pour objet principal de promouvoir ces véhicules sur le marché belge;

- la publicité fortuite pour les véhicules les plus polluants faite dans le cadre de la communication au public d'un événement qui se déroule à l'étranger, sauf lorsque cette publicité ou la communication au public de cet événement a pour objet principal de promouvoir les véhicules les plus polluants sur le marché belge;

- la publicité pour les véhicules les plus polluants faite dans des publications destinées exclusivement aux professionnels du commerce des véhicules les plus polluants;

- les brochures d'information sur les véhicules les plus polluants adressées nominativement aux clients qui en formulent expressément la demande.

Art. 4

L'annexe II de l'arrêté royal du 5 septembre 2001 relatif à la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves est complétée par un point 8, rédigé comme suit:

«8° les moyennes annuelles des émissions de CO₂ émises par les voitures neuves fonctionnant à l'essence, d'une part, et au diesel, d'autre part, vendues en Belgique.».

Art. 5

Est puni d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de dix mille à cent mille euros, ou de l'une de ces peines seulement, celui qui aura enfreint les dispositions de l'article 3. Cette disposition ne s'applique pas aux éditeurs, aux imprimeurs et, en général, à toutes les personnes qui ont participé à la diffusion de la publicité, à condition que soit mentionné le nom de la personne, établie en Belgique, qui en est l'auteur ou qui a pris l'initiative de la diffuser.

Art. 6

De Koning wordt gemachtigd de in artikel 4 van deze wet bedoelde bepaling te wijzigen.

Art. 7

Deze wet treedt in werking op de eerste dag van de zesde maand na die waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

18 maart 2009

Art. 6

Le Roi est habilité à modifier la disposition visée à l'article 4 de la présente loi.

Art. 7

La présente loi entre en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*.

18 mars 2009

JEAN CORNIL (PS)