

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

10 février 2011

PROPOSITION DE LOI
relative à la publicité
concernant les motocyclettes

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA SANTÉ PUBLIQUE, DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU RENOUVEAU DE LA SOCIÉTÉ
PAR
MME **Colette BURGEON**

SOMMAIRE

Page

I. Exposé introductif	3
II. Discussion générale.....	3
III. Discussion des articles.....	7
IV. Votes.....	15

Documents précédents:

Doc 53 **0602/ (2010/2011):**

001: Proposition de loi de Mme Fonck et consorts.
002 et 003: Addendum.
004 à 006: Amendements.

Voir aussi:

008: Texte adopté par la commission.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

10 februari 2011

WETSVOORSTEL
betreffende de reclame
voor motorfietsen

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE VOLKSGEZONDHEID, HET LEEFMILIEU
EN DE MAATSCHAPPELIJKE HERNIEUWING
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Colette BURGEON**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Algemene bespreking.....	3
III. Artikelsgewijze bespreking.....	7
IV. Stemmingen	15

Voorgaande documenten:

Doc 53 **0602/ (2010/2011):**

001: Wetsvoorstel van mevrouw Fonck c.s.
002 en 003: Addenda.
004 tot 006: Amendementen.

Zie ook:

008: Tekst aangenomen door de commissie.

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Hans Bonte

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Manu Beuselinck, Reinilde Van Moer, Flor Van Noppen, Bert Wollants
PS	Colette Burgeon, Marie-Claire Lambert, Yvan Mayeur, Franco Seminara
MR	Daniel Bacquelaïne, Damien Thiéry
CD&V	Nathalie Muylle, N
sp.a	Hans Bonte
Ecolo-Groen!	Thérèse Snoy et d'Oppuers
Open Vld	Ine Somers
VB	Rita De Bont
cdH	Annick Van Den Ende

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Peter Dedecker, Els Demol, Sarah Smeyers, Nadia Sminate, Veerle Wouters
Valérie Déom, Laurent Devin, Julie Fernandez Fernandez, Christiane Vienne, N
Valérie De Bue, Katrin Jadin, Marie-Christine Marghem
N, Nahima Lanjri, Jef Van den Bergh
Myriam Vanlerberghe, Maya Detiège
Muriel Gerkens, Kristof Calvo
Gwendolyn Rutten, Carina Van Cauter
Guy D'haeseleer, Annick Ponthier
Catherine Fonck, N

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

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkortingen bij de nummering van de publicaties:	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
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)	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:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
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	Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.deKamer.be e-mail : publicaties@deKamer.be

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a consacré ses réunions des 25 janvier et 2 février 2011 à la discussion de cette proposition de loi.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF PAR L'AUTEUR PRINCIPAL DE LA PROPOSITION

Mme Catherine Fonck (cdH) se réjouit que la proposition discutée ait été signée par plusieurs membres d'autres partis. La proposition avait été déposée sous la précédente législature, par M. Georges Dallemagne (DOC 52 2427/001). C'est la démonstration que l'information environnementale est considérée comme cruciale dans l'achat d'un véhicule. La proposition vise en effet à afficher l'émission de CO₂ dans les publicités concernant les motocyclettes et donc aussi à donner une information sur la consommation desdits véhicules.

Aucune norme comparable à 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 n'existe pour les motocyclettes. Pourtant, ces véhicules sont un moyen de transport en pleine expansion. Depuis une vingtaine d'années, on assiste à une croissance continue. De 1990 à 2010, leur nombre est passé de 137 816 à 418 915.

L'information environnementale est essentielle, non seulement dans les lieux de vente, mais également en dehors. En outre, des sanctions doivent être prévues si les règles ne sont pas respectées. Le tout doit être assorti d'une période d'adaptation de six mois. Complémentairement, l'auteur rappelle avoir déposé avec Mme Detiège une proposition de résolution relative à l'élaboration d'un guide des émissions de dioxyde de carbone des motocyclettes et à l'instauration d'une réduction d'impôt pour les dépenses faites en vue d'acquérir une motocyclette émettant un faible taux de CO₂ (DOC 53 0133/001). Un amendement pourrait utilement intégrer cette proposition au texte étudié en vue d'une meilleure homogénéité.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

Mme Maya Detiège (sp.a) rappelle tout ce que ce texte doit à M. Georges Dallemagne, qui avait déposé avec d'autres membres, au cours de la précédente législature, une proposition identique (DOC 52 2427/001). C'est en constatant comment un État

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsvoorstel besproken tijdens haar vergaderingen van 25 januari en 2 februari 2011.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE HOOFDINDIENSTER VAN HET WETSVOORSTEL

Mevrouw Catherine Fonck (cdH) is verheugd dat het ter bespreking voorliggende wetsvoorstel door verschillende leden van andere partijen werd medeondertekend. Tijdens de vorige zittingsperiode heeft de heer Georges Dallemagne een zelfde wetsvoorstel ingediend (DOC 52 2427/001). Dat is het bewijs dat men ervan uitgaat dat milieu-informatie van cruciaal belang is bij de aankoop van een voertuig. Het wetsvoorstel beoogt immers de verplichting in te stellen om in de reclameboodschappen voor motorfietsen de CO₂-uitstoot aan te geven en dus inlichtingen te verstrekken over het brandstofverbruik van die voertuigen.

Voor de motorfietsen bestaat geen enkele norm die vergelijkbaar is met 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. Motorfietsen zijn nochtans een vervoermiddel waarvan het gebruik fors toeneemt. Sinds een twintigtal jaren is er een gestage groei van het motorfietsgebruik: van 1990 tot 2010 steeg het aantal motorfietsen van 137 816 naar 418 915.

Milieu-informatie is van heel groot belang, niet alleen in de verkooppunten maar ook daarbuiten. Bovendien moet worden voorzien in sancties als de regels niet in acht worden genomen. Een en ander moet gepaard gaan met een aanpassingsperiode van zes maanden. Ter aanvulling herinnert de spreker eraan dat zij samen met mevrouw Detiège een voorstel van resolutie heeft ingediend betreffende de opstelling van een gids met de CO₂-uitstoot van motorfietsen en de instelling van een belastingvermindering voor de aankoop van een motorfiets met lage CO₂-uitstoot (DOC 53 0133/001). Met het oog op een grotere samenhang zou dat voorstel via een amendement in de voorliggende tekst kunnen worden opgenomen.

II. — ALGEMENE BESPREKING

Mevrouw Maya Detiège (sp.a) herinnert eraan dat de tekst van het wetsvoorstel veel verschuldigd is aan de heer Georges Dallemagne, die tijdens de vorige zittingsperiode samen met andere leden een identiek wetsvoorstel heeft ingediend (DOC 52 2427/001). De

lointain tel que Taïwan s'était doté d'une législation de pointe en ce domaine et la carence de la Belgique que M. Dallemagne s'était attelé à sa rédaction. Déjà à l'époque, elle devait se lire en combinaison avec la proposition de résolution relative à l'élaboration d'un guide des émissions de dioxyde de carbone des motocyclettes et à l'instauration d'une réduction d'impôt pour les dépenses faites en vue d'acquérir une motocyclette émettant un faible taux de CO₂ (DOC 52 2428/001).

L'intervenante prend l'exemple de la jonction Anvers-Bruxelles, qui devient chaque jour plus difficile pour un grand nombre d'automobilistes. Il n'est que logique que des solutions de mobilité alternatives, comme les motocyclettes qui se faufilent partout, soient recherchées.

La différence de traitement entre les véhicules automobiles à deux ou à quatre roues est évidente: seuls les seconds sont soumis aux règles visées à l'arrêté royal de 2001. Cette différence de traitement ne répond à aucune logique, puisque les motocyclettes émettent tout autant de particules fines et de CO₂ que les voitures. Cette absence de réglementation procède sans doute d'une vision erronée de la motocyclette, que l'on croit moins polluante car plus petite. Quant au secteur, il n'entame aucune réflexion et ne lance aucune campagne spécifique sur ce point.

Compte tenu de la connexité qui lie la proposition de loi DOC 53 0602/001 et la proposition de résolution DOC 53 0133/001, l'intervenante approuve l'amendement annoncé en vue d'intégrer la seconde à la première.

Mme Rita De Bont (VB) note une différence entre la proposition de loi étudiée et la proposition de loi modifiant 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 (DOC 53 0427/001), discutée peu avant au cours de la même réunion: dans le domaine des motocyclettes, il n'existe aucune norme particulière.

L'intervenante confirme que le parc des motocyclettes est en augmentation constante et que le secteur ne montre aucune conscience de la nécessité de donner des informations environnementales. Lorsqu'une réglementation existe, elle initie un processus de conscientisation du secteur qui développe moult effets positifs. Entre autres, elle fait prendre conscience au secteur de l'intérêt d'une communication environnementale.

heer Dallemagne heeft zijn wetsvoorstel geredigeerd nadat hij had vastgesteld dat een verafgelegen Staat als Taiwan terzake een geavanceerde wetgeving had uitgevaardigd, terwijl België in dat domein in gebreke bleef. Toen al moest het wetsvoorstel worden gelezen in samenhang met het voorstel van resolutie betreffende de opstelling van een gids met de CO₂-uitstoot van motorfietsen en de instelling van een belastingvermindering voor de aankoop van een motorfiets met lage CO₂-uitstoot (DOC 52 2428/001).

De spreekster geeft het voorbeeld van het traject Antwerpen-Brussel, dat voor tal van automobilisten dagelijks almaar moeilijker wordt. Het is dan ook logisch dat op zoek wordt gegaan naar alternatieve mobiliteitsoplossingen, zoals motorfietsen waarmee men zich tussen de andere voertuigen een weg kan banen.

Het verschil in behandeling tussen motorvoertuigen met twee of vier wielen ligt voor de hand: de regels van het koninklijk besluit van 2001 gelden alleen voor vierwielige motorvoertuigen. Dat verschil in behandeling beantwoordt aan geen enkele logica aangezien motorfietsen evenveel fijn stof en CO₂-uitstoten als auto's. Dat ontbreken van een reglementering is wellicht te wijten aan een foute opvatting over de motorfiets, waarvan wordt gedacht dat hij minder vervuult omdat hij kleiner is. De sector vat geen enkele reflectie aan en zet terzake geen enkele specifieke campagne op.

Gelet op de samenhang tussen het voorliggende wetsvoorstel (DOC 53 0602/001) en het voorstel van resolutie (DOC 53 0133/001) stemt de spreekster in met het aangekondigde amendement dat tot doel heeft de tweede tekst in de eerste op te nemen.

Mevrouw Rita De Bont (VB) attendeert op een verschil tussen het ter bespreking voorliggende wetsvoorstel en het wetsvoorstel tot wijziging van 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 (DOC 53 0427/001), dat kort daarvoor tijdens dezelfde vergadering werd besproken: inzake motorfietsen bestaat geen enkele bijzondere norm.

De spreekster geeft aan dat het aantal motorfietsen inderdaad almaar toeneemt en dat de sector geenszins blijk geeft zich bewust te zijn van de noodzaak milieu-informatie te verstrekken. Als er een reglementering bestaat, geeft ze de aanzet tot een bewustmakingsproces dat tal van positieve effecten heeft. Een daarvan is dat ze de sector bewust maakt van het belang van milieu-informatie.

Mme Ine Somers (Open Vld) déplore la pauvreté des études menées jusqu'à présent sur la nocivité des motocyclettes et leurs émissions de CO₂. Des rares études disponibles, il semble pouvoir être déduit que l'émission de CO₂ de ces véhicules représenterait aujourd'hui 1 % du volume total émis par le transport et serait en voie de réduction. Il est à craindre que ces projections soient invalidées en raison de l'augmentation de leur utilisation dans les prochaines années.

Compte tenu de l'importance des enjeux, l'intervenante soutient la proposition de loi. Pour qu'elle puisse être exécutée, il convient que le secteur soit associé aux travaux. Des auditions sont dès lors suggérées. En outre, l'Open Vld se pose la question de l'existence d'un test standardisé de mesure des émissions de CO₂ par les motocyclettes.

M. Damien Thiéry (MR) soutient la proposition, tout en s'interrogeant sur l'existence d'une méthode normalisée pour le calcul des émissions de CO₂. A son avis, c'est au niveau européen qu'une telle méthode trouverait le plus son sens. Il conviendrait par ailleurs d'étendre le champ d'application de la proposition de loi aux quads, lesquels sont des véhicules hybrides aux consommations analogues en carburant.

Bien que *M. Bert Wollants (N-VA)* souscrive à l'objectif de la proposition de loi, il voudrait s'assurer de sa praticabilité quant aux aspects techniques. La discussion de cette proposition lui paraît aussi similaire à celle de la proposition DOC 53 0427/001. En toute hypothèse, le secteur devrait être associé aux débats, pour vérifier si ce secteur soutient la mesure et estime qu'elle est applicable.

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) annonce son soutien à la proposition de loi, qu'elle cosigne (DOC 53 0602/003). Des améliorations sont envisageables, notamment quant au champ d'application. Dans la définition légale, les scooters devraient aussi être inclus.

L'oratrice n'aperçoit pas pourquoi la proposition de loi ne vise que le critère des émissions de CO₂, et non l'écocore. Le CO₂ n'est pas un polluant en tant que tel. L'échelle écocore est pertinente pour les motocyclettes. Le SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement devrait fournir des informations fiables et publiques sur ce point. Enfin, il faudra bien débattre un jour de la pollution sonore spécifique qu'engendrent ces véhicules.

Mevrouw Ine Somers (Open Vld) betreurt dat tot nu zo weinig onderzoek is verricht naar de schadelijke gevolgen van motorfietsen en hun CO₂-uitstoot. Uit de enkele beschikbare studies zou kunnen worden opgemaakt dat de CO₂-uitstoot van dergelijke motorrijtuigen momenteel 1 % van het totale uitstootvolume van het verkeer bedraagt en dat dit aandeel nog afneemt. Het valt te vrezen dat die prognoses teniet worden gedaan doordat het aantal motorfietsen de komende jaren zal stijgen.

Gelet op wat er allemaal op het spel staat, zal het lid het wetsvoorstel steunen. Het wetsvoorstel zal evenwel pas ten uitvoer kunnen worden gebracht als de sector daarbij wordt betrokken. Het lid acht hoorzittingen dan ook aangewezen. Bovendien vraagt Open Vld zich af of er een standaardtest bestaat om de CO₂-uitstoot van motorfietsen te meten.

De heer Damien Thiéry (MR) steunt het wetsvoorstel, maar gelooft niet dat er een standaardmethode voor het berekenen van de CO₂-uitstoot bestaat. Volgens hem komt een dergelijke standaardmethode pas ten volle tot zijn recht op Europees niveau. Overigens moet het wetsvoorstel ook van toepassing zijn op de quads, omdat het hybride motorrijtuigen zijn met een vergelijkbaar brandstofverbruik.

De heer Bert Wollants (N-VA) gaat dan wel akkoord met de strekking van het wetsvoorstel, hij wil eerst zeker zijn dat het technisch haalbaar is. Ook hij vindt dat de bespreking van dit wetsvoorstel gelijkenissen vertoont met die van wetsvoorstel DOC 53 0427/001. Hoe dan ook zou de sector bij het debat moeten worden betrokken, om na te gaan of die de maatregel steunt en haalbaar acht.

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) zal als mede-ondertekenaar (zie DOC 53 0602/003) het wetsvoorstel steunen. Niettemin is het voor verbetering vatbaar, met name wat het toepassingsgebied ervan betreft. Ook scooters moeten in de wettelijke definitie worden opgenomen.

De spreker begrijpt niet waarom het wetsvoorstel zich beperkt tot het criterium van de CO₂-uitstoot, en de ecoscore buiten beschouwing laat. Op zich is koolstofdioxide niet vervuילend. De ecoscoreschaal kan ook worden gebruikt voor motorfietsen. De FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu zou terzake over betrouwbare informatie moeten beschikken, en die publiek moeten maken. Tot slot zal ooit het debat moeten worden gevoerd over de specifieke geluidsvervuiling die motorfietsen veroorzaken.

Sur le champ d'application, *Mme Catherine Fonck (cdH)* renvoie à l'article 2 de sa proposition, qui se réfère à l'article 2.18 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique. Il s'agit des véhicules qui peuvent atteindre une vitesse supérieure à 40 km/h et d'une cylindrée supérieure à 50 centimètres cube. L'auteur n'est toutefois pas opposée à une autre définition, qui impliquerait notamment les quads. L'avis du ministre est demandé sur ce point.

L'Agence française de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) dispose de données sur les catégories de véhicules et l'évolution de leur consommation. Ces données, qui figurent sur son site internet, démontrent que les motocyclettes sont des véhicules très polluants. En Espagne, la taxe de mise en circulation des deux roues dépend des émissions de CO₂. D'autres États montrent ainsi qu'il est possible de s'attaquer à ce problème.

L'Union européenne se dote de normes de plus en plus sévères en terme d'émissions de particules fines (d'Euro 0 à Euro 6, après septembre 2014 pour la réception d'un véhicule neuf). Ces normes ne concernent toutefois pas les émissions de CO₂.

Mme Anne-France Rihoux, collaboratrice du ministre du Climat et de l'Énergie, démissionnaire, confirme qu'il existe une méthodologie permettant de calculer les émissions de CO₂ d'une motocyclette. Cette méthodologie n'est d'ailleurs pas propre à la Belgique. L'intervenante ne peut toutefois pas, à ce stade, apporter la même confirmation sur l'écoscoring.

Si l'oratrice ne voit pas d'objection de principe contre une publication du guide souhaité par l'auteur de la proposition, elle voudrait toutefois permettre au SPF de ne publier ces informations que par voie électronique. Une version papier risquerait en effet de se révéler contre-productive.

Sur les quads, la collaboratrice du ministre insiste sur une distinction à opérer suivant la nécessité d'une immatriculation. Si celle-ci est nécessaire, l'engin relève du champ d'application de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 et, par voie de conséquence, de la proposition de loi. Dans le cas inverse, il s'agit d'un engin mobile non routier, pour lequel une autre législation serait nécessaire. Pour l'intervenante, la définition actuelle du champ d'application ne pose pas de difficulté.

Mevrouw Catherine Fonck (cdH) verwijst aangaande het toepassingsgebied naar artikel 2 van haar wetsvoorstel; dat refereert aan artikel 2.18 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg. Het betreft de voertuigen die een snelheid kunnen halen van meer dan 40 km/u en een cilinderinhoud hebben van minstens 50 cc. De indienster maakt evenwel geen bezwaar tegen een andere definitie, waarin ook de quads zouden zijn opgenomen. De minister wordt daarover om advies gevraagd.

Het Frans Agentschap voor Milieu en Energiebeheer (ADEME) beschikt voor de diverse voertuigcategorieën over allerhande gegevens, onder meer hun verbruiksevolutie. Uit die gegevens, die ADEME op zijn website publiceert, blijkt dat motorfietsen heel vervuילend zijn. In Spanje is de belasting op de inverkeerstelling van gemotoriseerde tweewielers afhankelijk van de CO₂-uitstoot. Andere landen bewijzen dus dat dit vraagstuk wel degelijk kan worden aangepakt.

De Europese Unie werkt almaar strengere normen uit in verband met de uitstoot van fijn stof (Euro 0 tot Euro 6 — deze laatste norm gaat in september 2014 in voor alle verkochte nieuwe wagens). Die normen slaan echter niet op de CO₂-uitstoot.

Mevrouw Anne-France Rihoux, medewerkster van de ontslagnemende minister van Klimaat en Energie, bevestigt dat er een methodologie bestaat om de CO₂-uitstoot van een motorfiets te berekenen. Die methode wordt overigens niet alleen in België gebruikt. Of er ook een methode voor de ecoscore bestaat, kan de spreker vooralsnog niet bevestigen.

De spreker maakt weliswaar geen principieel bezwaar tegen de door de indienster bepleite gids met de CO₂-uitstoot van motorfietsen, wel zou zij de FOD de mogelijkheid willen bieden die informatie alleen elektronisch bekend te maken; een papieren versie dreigt immers contraproductief te zijn.

In verband met de quads dringt de medewerkster van de minister erop aan een onderscheid te maken naargelang de quad al dan niet moet worden ingeschreven. De quads waarvoor inschrijving verplicht is, vallen onder het toepassingsgebied van het koninklijk besluit van 1 december 1975 en bijgevolg ook onder dat van het wetsvoorstel. De quads die niet moeten worden ingeschreven, zijn niet voor de weg bestemde mobiele machines, waarvoor een andere regelgeving noodzakelijk is. Voor de spreker vormt de bestaande definitie van het toepassingsgebied geen probleem.

M. Philippe Blanchart (PS) apporte son soutien à la proposition de loi, qu'il a d'ailleurs cosignée. Sur les éléments techniques, il rappelle le pouvoir que le Roi tire des articles 105 et 108 de la Constitution. Cependant, un amendement pourrait utilement introduire dans la proposition étudiée des dispositions analogues, sur la lisibilité de l'information, à celles contenues dans la proposition DOC 53 0427/001, dont il est l'auteur principal.

Mme Rita De Bont (VB) craint que l'absence de consensus autour de ces dispositions aboutisse à paralyser la discussion sur la proposition de loi ici étudiée.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cette disposition n'appelle aucun commentaire.

Article 2

M. Philippe Blanchart (PS) introduit l'amendement n° 2 (DOC 53 0602/005), qui vise à introduire dans la proposition de loi des dispositions analogues à celles contenues dans la proposition DOC 53 0427/001 sur la lisibilité des informations environnementales. Ainsi le dicte la nécessaire cohérence de la législation. L'intervenant ne veut pas attendre la réglementation européenne annoncée pour 2013: avant que cette réglementation ne soit pleinement applicable, il sera en effet 2014 ou 2015 selon l'auteur.

Les observations énoncées par les membres au cours de la discussion de la proposition susdite ont été prises en compte. Les critères d'affichage sont différents selon la taille du support. Sur un document d'une taille inférieure à un format A4, l'information environnementale ne doit pas cacher la totalité du message commercial.

M. Damien Thiéry (MR) voudrait une définition plus précise du mot "lisible". Ainsi, le législateur a imposé des règles précises sur les informations qui doivent figurer sur les notices de médicaments.

M. Philippe Blanchart (PS) estime que ce mot peut être défini par le juge et qu'il convient de le définir de bonne foi.

De heer Philippe Blanchart (PS) steunt het wetsvoorstel, dat hij overigens heeft mede-ondertekend. In verband met de technische aspecten wijst hij op de machtiging die de Koning ingevolge de artikelen 105 en 108 van de Grondwet heeft. Via een amendement zouden in het ter bespreking voorliggende wetsvoorstel bepalingen in verband met de bevattelijkheid van de verstrekte informatie kunnen worden opgenomen die in het verlengde liggen van het wetsvoorstel DOC 53 0427/001, waarvan hij de hoofdindieners is.

Mevrouw Rita De Bont (VB) vreest dat het gebrek aan consensus over die bepalingen de bespreking van het thans voorliggende wetsvoorstel uiteindelijk zal doen stilvallen.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Art. 2

De heer Philippe Blanchart (PS) dient amendement nr. 2 (DOC 53 0602/005) in, dat ertoe strekt in het wetsvoorstel bepalingen in te voegen die analoog zijn aan die welke zijn vervat in wetsvoorstel DOC 53 0427/001 over de leesbaarheid van de milieu-informatie. Dit amendement is ingegeven door de noodzaak van een coherente wetgeving. De spreker wil in deze aangelegenheid niet wachten op de voor 2013 aangekondigde Europese regelgeving: het zou namelijk wel eens kunnen duren tot 2014 of 2015 vóór die volledig van toepassing zal zijn.

Er werd rekening gehouden met de opmerkingen die de leden hebben gemaakt tijdens de bespreking van bovenvermeld wetsvoorstel. De criteria voor de vermelding van die gegevens verschillen naar gelang van het formaat van de informatiedrager. Op een document met een formaat dat kleiner is dan A4, mag de milieu-informatie niet tot gevolg hebben dat de commerciële boodschap volledig wordt weggedrukt.

De heer Damien Thiéry (MR) zou willen dat het woord "leesbaar" duidelijker wordt omschreven. Hij verwijst naar de precieze regels die de wetgever heeft uitgevaardigd aangaande de informatie die op de bijsluiters van geneesmiddelen moet worden vermeld.

De heer Philippe Blanchart (PS) vindt dat de rechter een invulling kan geven aan dat woord en dat daarbij te goeder trouw moet worden gehandeld.

M. Bert Wollants (N-VA) constate que l'amendement n° 2 aboutit aux mêmes discussions que celles sur la proposition DOC 53 0427/001. L'orateur propose de se doter d'une réglementation générale, applicable tout autant aux voitures qu'aux motocyclettes, en ce qui concerne la lisibilité des informations environnementales.

M. Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) met en garde contre une législation qui rentrerait trop dans les détails. La législation doit rester un cadre général en exécution duquel le Roi prend les mesures d'exécution détaillées nécessaires. La taille de caractères ne doit ainsi pas être définie par la loi.

Mme Maya Detiège (sp.a) estime logique que la loi indique que le message doit rester lisible. L'argument de M. Thiéry sur les notices de médicaments ne la convainc pas: ces notices fourmillent d'informations et sont peu compréhensibles pour les patients.

Pour *Mme Nathalie Muylle (CD&V)*, cet amendement appelle les mêmes oppositions de principe que la proposition DOC 53 0427/001. Là où la proposition de loi exprime une confiance envers l'administration, l'amendement se révèle ici trop détaillé et lui paraît superflu. Il conviendrait de laisser les cabinets ministériels s'accorder sur des mesures d'exécution.

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) soutient l'amendement, pour des raisons de cohérence. L'expérience des véhicules particuliers neufs démontre que le secteur automobile ne cherche aucunement que les informations environnementales soient lisibles. L'esprit et le texte de la directive européenne 1999/94/CE ont été méconnus.

S'il n'est pas opposé par principe à accorder sa confiance au Roi, *M. Philippe Blanchart (PS)* observe toutefois que, dans le dossier des véhicules particuliers neufs, rien n'a avancé au niveau du gouvernement. La Belgique doit rester un pionnier. L'auteur de l'amendement veut aller plus loin dans la communication d'informations environnementales et conserver une cohérence entre les voitures et les motos. Surseoir jusqu'à ce que l'Union se dote d'un arsenal normatif, c'est attendre Godot.

*
* *

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) introduit l'amendement n° 3 (DOC 53 0602/006), qui vise à imposer la communication de l'information rela-

De heer Bert Wollants (N-VA) stelt vast dat amendement nr. 2 tot dezelfde discussies leidt als tijdens de bespreking van wetsvoorstel DOC 53 0427/001. De spreker stelt voor werk te maken van een alomvattende regelgeving in verband met de leesbaarheid van de milieu-informatie; die regelgeving zou moeten gelden voor de auto's en de motorfietsen.

De heer Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) waarschuwt voor een al te gedetailleerde wetgeving. De wetgeving moet een algemeen raamwerk bieden waarvoor de Koning, met het oog op de tenuitvoerlegging ervan, de uitvoeringsmaatregelen uitvaardigt die de nodige details bevatten. De lettergrootte moet niet bij wet worden bepaald.

Mevrouw Maya Detiège (sp.a) vindt het logisch dat in de wet wordt bepaald dat de boodschap duidelijk moet zijn. Het argument van de heer Thiéry over de bijsluiters van geneesmiddelen overtuigt haar niet: die zitten overvol informatie waar de patiënt moeilijk wijs uit geraakt.

Voor *mevrouw Nathalie Muylle (CD&V)* stoot dit amendement op dezelfde principiële bezwaren als wetsvoorstel DOC 53 0427/001. Het wetsvoorstel getuigt echter nog van enig vertrouwen in de administratie, terwijl dit amendement te gedetailleerd is en de spreker overbodig lijkt. Het ware beter dat de ministeriële kabinetten overeenstemming bereiken over uitvoeringsmaatregelen.

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) steunt het amendement omdat het voor coherentie zorgt. De ervaring met de nieuwe personenwagens leert dat de autosector helemaal geen moeite doet om de milieu-informatie leesbaar te vermelden. Europese Richtlijn 1999/94/EG werd naar de letter noch naar de geest toegepast.

Hoewel *de heer Philippe Blanchart (PS)* in principe vertrouwen heeft in het optreden van de Koning, merkt hij dat het dossier van de nieuwe personenwagens op regeringsniveau muurvast zit. België moet een pioniersrol blijven vervullen. De indiener van het amendement wil verder gaan wat de vermelding van milieu-informatie betreft, en wil coherentie handhaven tussen de auto's en de motorfietsen. Wachten tot de Europese Unie een wetgevend arsenaal heeft uitgebouwd, is wachten op Godot.

*
* *

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) dient amendement nr. 3 (DOC 53 0602/006) in, teneinde te verplichten dat de informatie in verband met de

tive à la norme euro. Ici aussi, l'auteur cherche à rester cohérente avec sa position lors de la discussion de la proposition DOC 53 0427/001: il convient de mentionner tous les autres polluants. Certes les motos ne sont-elles que rarement pourvues de moteurs diesels, il n'en reste pas moins qu'elles émettent, notamment, des composés organiques volatiles.

Depuis 2007, les deux roues sont soumises à la norme euro 3. Pour 2013, la norme euro 4 sera d'application. Il convient d'anticiper sur les obligations que le législateur européen imposera pour les véhicules. Par contre, l'oratrice renonce à imposer la publicité de l'écoscoring. Pour les motos, la méthode de calcul n'est pas encore suffisamment précise.

Mme Catherine Fonck (cdH) estime qu'il est difficile, voire impossible, de délivrer sur les microparticules un message clair et compréhensible par chacun. L'Union travaille déjà à la confection de la norme euro 6 pour après 2014. Le tableau sur la norme euro 4 est d'une extrême complexité. Il n'est compréhensible que par un expert chevronné. L'existence même des normes euros est ignorée par la grande majorité de la population.

L'intervenante préférerait un système qui diffuse un message qui indiquerait à quoi ces normes correspondent concrètement. Seul un message compréhensible par chacun est réellement efficace.

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) n'en disconvient pas. Si elle a opté pour la norme euro, c'est parce que celle-ci existe déjà et ne fait pas l'objet de contestations scientifiques. Cette norme présente l'avantage d'être formulée de manière courte. L'auteur de l'amendement a voulu éviter l'opposition que d'autres membres formulent contre une délégation au Roi en vue de définir la méthode de calcul d'un déterminant tel que l'écoscoring.

Mme Rita De Bont (VB) apprécie la volonté de l'auteur de proposer une information fondée sur une méthodologie scientifique évaluable. La population n'est pas encore suffisamment familiarisée avec la norme euro. L'exemple de la publicité de la consommation en CO₂ tend à démontrer que la conscientisation peut accompagner l'indication de l'information dans les publicités. L'indication de la norme euro peut donc elle aussi initier une forme de conscientisation.

M. Frédéric Chemay, collaborateur du ministre du Climat et de l'Énergie, démissionnaire, estime que pour le consommateur, l'intérêt de l'indication de l'émission

Euronorm wordt vermeld. Ook hier is het de bedoeling coherent te blijven met het standpunt dat de indienster heeft ingenomen tijdens de bespreking van wetsvoorstel DOC 53 0427/001: het is zaak alle andere vervuillende stoffen te melden. Uiteraard zijn motorfietsen slechts zelden uitgerust met een dieselmotor, maar dat neemt niet weg dat ze met name vluchtige organische stoffen uitstoten.

Sinds 2007 geldt de Euro 3-norm voor de tweewielers. Tegen 2013 zal de Euro 4-norm van kracht zijn. Het is van belang te anticiperen op de verplichtingen die de Europese wetgever voor de voertuigen zal opleggen. Daarentegen vindt de spreekster niet dat *in casu* ook de vermelding van de ecoscore moet worden opgelegd. Die berekeningsmethode staat voor de motorfietsen nog onvoldoende op punt.

Mevrouw Catherine Fonck (cdH) vindt het moeilijk, zo niet onmogelijk, inzake fijn stof een voor iedereen duidelijke en begrijpelijke boodschap aan te geven. De Europese Unie werkt reeds aan de opstelling van de Euro 6-norm voor de periode van 2014. De tabel met de Euro 4-norm is bijzonder ingewikkeld. Slechts een doorgewinterd deskundige geraakt er wijs uit. Het overgrote deel van de bevolking weet van het bestaan van die Euronormen niets af.

De spreekster verkiest te werken met een systeem waarmee wordt aangegeven waarmee die normen concreet overeenstemmen. Alleen een boodschap die iedereen begrijpt, is echt doeltreffend.

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) ontkent dit niet. Als zij gekozen heeft voor de Euronorm, dan is dat omdat die al bestaat en wetenschappelijke onbetwist is. Die norm heeft het voordeel kort te zijn geformuleerd. De indienster van het amendement heeft willen voorkomen dat andere leden zich verzetten tegen een aan de Koning verleende machtiging om te bepalen hoe een determinant als de ecoscore moet worden berekend.

Mevrouw Rita De Bont (VB) stelt het op prijs dat de indienster bereid is informatie voor te stellen op basis van een evalueerbare wetenschappelijke methode. De bevolking is echter nog niet voldoende vertrouwd met de Euronorm. Zo bewijst het duidelijk aangeven van de CO₂-uitstoot dat bewustwording wellicht samen kan gaan met het meegeven van informatie in reclame. Ook het vermelden van de Euronorm kan dus een soort bewustwording op gang brengen.

De heer Frédéric Chemay, medewerker van de ontslagnemende minister van Klimaat en Energie, vindt dat de consument wel oog zal hebben voor de vermelding

de CO₂ réside dans le lien entre cette émission et la consommation de carburant. L'absence d'un tel lien entre la norme euro et la consommation risque de nuire à l'intérêt que la population lui portera.

M. Philippe Blanchart (PS) se rallie à cette dernière position. Une telle indication trouve plus sa place dans le guide proposé dans l'amendement n° 1 que sur une publicité. À défaut, le message risque d'être occulté.

Art. 3 et 4

Ces dispositions n'appellent aucun commentaire.

Art. 4/1 (nouveau)

Mme Catherine Fonck (cdH) et consorts introduisent l'amendement n° 1 (DOC 53 0602/004), en vue d'imposer l'élaboration par le Roi d'un guide des émissions de dioxyde de carbone de tous les modèles de motocyclettes disponibles sur le marché, devant être mis à jour chaque année. Ce guide, que l'auteur a mentionné lors de la discussion générale, devrait être publié sur le site internet www.energivores.be.

Mme Maya Detiège (sp.a) apporte son soutien à cet amendement. Dans un second temps, il faudra aussi que le législateur accorde des compensations fiscales aux acheteurs de motocyclettes propres. Ce système a démontré son efficacité pour les quatre roues. Une proposition de loi est annoncée en ce sens.

Si, sur le fond, *Mme Nathalie Muylle (CD&V)* suit Mme Detiège sur ces compensations, elle s'interroge toutefois sur la compétence du pouvoir fédéral à cet égard. L'intervenante évoque un avis que le Conseil d'État aurait rendu sur une proposition de loi en vue d'instaurer une réduction d'impôt similaire, et aboutissant à la conclusion que les régions seraient seules compétentes.

À propos de l'amendement, l'oratrice donne écho à la position de la Febiac. Celle-ci indique qu'il n'existe pas de guide officiel des émissions de CO₂. D'autre part, une réglementation européenne est actuellement en discussion. Le règlement sur les motos s'appliquerait à partir du 1^{er} janvier 2013. Dans ces conditions, l'intervenante craint que ce guide ne soit pas effectif et qu'il doive être en toute hypothèse revu dès que la réglementation européenne sera d'application.

van de CO₂-uitstoot, maar dan wel als die de band legt tussen die uitstoot en het brandstofverbruik. Indien geen verband tussen de Euronorm en het verbruik wordt gelegd, dreigt de bevolking maar weinig aandacht te hebben voor een dergelijke vermelding.

De heer Philippe Blanchart (PS) sluit zich bij dat laatste standpunt aan. Een dergelijke vermelding hoort meer thuis in de bij amendement nr. 1 voorgestelde gids dan op reclame. Anders dreigt het bericht onopgemerkt te blijven.

Art. 3 en 4

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Art. 4/1 (nieuw)

Mevrouw Catherine Fonck (cdH) c.s. dient amendement nr. 1 (DOC 53 0602/004) in, dat ertoe strekt de Koning te machtigen een CO₂-gids op te stellen, met alle in de handel zijnde types van motorfietsen, die jaarlijks moet worden bijgewerkt. Deze gids, die de indienster tijdens de algemene bespreking heeft vermeld, zou op de website www.energievreeters.be moeten worden bekendgemaakt.

Mevrouw Maya Detiège (sp.a) steunt dit amendement. In een tweede fase moet de wetgever ook fiscale compensaties geven aan de koper van een schone motorfiets. Dat systeem heeft zijn doeltreffendheid bewezen voor de vierwielers. Een wetsvoorstel in die zin wordt aangekondigd.

Mevrouw Nathalie Muylle (CD&V) volgt mevrouw Detiège inhoudelijk aangaande die compensaties, maar heeft in dit verband niettemin vragen over de bevoegdheid van het federale niveau. De spreekster verwijst naar een advies dat de Raad van State heeft gegeven naar aanleiding van een wetsvoorstel om een soortgelijke belastingvermindering in te stellen, en waarbij de Raad tot de slotsom is gekomen dat terzake alleen de gewesten bevoegd zijn.

In verband met het amendement verwijst mevrouw Muylle naar het standpunt van Febiac, te weten dat er geen officiële gids voor de uitstoot van CO₂ bestaat. Er is thans echter ook Europese regelgeving in bespreking: de verordening inzake motorfietsen zou gelden vanaf 1 januari 2013. In die omstandigheden vreest de spreekster dat die gids niet effectief is en hoe dan ook moet worden herzien zodra de Europese regelgeving van toepassing is.

Mme Catherine Fonck (cdH) annonce une proposition de loi en vue de moduler la taxe de mise en circulation par rapport aux émissions de CO₂. Outre un choix éclairé du consommateur, le législateur doit aussi chercher à soutenir l'acquisition de véhicules propres.

Au courrier de la Febiac, l'oratrice oppose les arguments d'Inter Environnement Wallonie. Un ensemble d'éléments factuels et rationnels plaident pour l'adoption de l'amendement qu'elle a déposé. Au cours de la discussion générale, le cabinet du ministre compétent a indiqué qu'il était possible de disposer des données d'émissions de CO₂. L'administration est capable de mettre les informations nécessaires à disposition de qui de droit.

L'article 82 de la proposition de Règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (COM (2010) 542, 2010/0271/COD) prévoit la date du 1^{er} janvier 2013 pour l'entrée en vigueur de ses dispositions. Ce règlement vise à la fois la consommation en carburants et l'émission de CO₂. Toutefois, la publicité sur ces points n'arrivera que dans un deuxième ou un troisième stade. Pour qu'un choix éclairé soit posé, l'information doit être fournie le plus tôt possible. Après la vente, cette information ne sert plus à grand-chose. D'autres États ont fait le choix d'une publicité des informations environnementales. L'intervenante ne veut pas attendre 2013. L'exemple de l'Espagne est rappelé.

Dans un article du Soir du 3 février 2010, M. Antonio Perlot, porte-parole de l'Association des constructeurs européens de motocycles (ACEM), a indiqué être favorable à la proposition de loi déposée sous la précédente législature par M. Georges Dallemagne (DOC 52 2427/001). D'une part, les émissions de CO₂ des motos seraient "généralement plus faibles que celles des voitures". D'autre part, "la mesure et la mention du CO₂ aideraient le consommateur à choisir plus facilement quelle moto acheter".

L'intervenante ne partage pas l'analyse de la Febiac sur la directive 1999/94/CE. Pour la Febiac, le législateur européen a expressément voulu exclure les deux-roues du champ d'application de la directive en ne les mentionnant pas dans la directive. Cette interprétation *a contrario* revient à détricoter *a posteriori* le texte de la directive en essayant vainement d'y trouver une *ratio legis*.

Mevrouw Catherine Fonck (cdH) kondigt een wetsvoorstel aan om de belasting op de inverkeerstelling te doen variëren naar gelang van de CO₂-uitstoot. Behalve naar een geïnformeerde keuze van de consument moet de wetgever ook streven naar steun bij de aanschaf van schone voertuigen.

Tegenover de brief van Febiac haalt mevrouw Fonck de argumenten van Inter Environnement Wallonie aan. Een aantal feitelijke en rationele elementen pleiten voor de aanneming van het amendement dat zij heeft ingediend. Tijdens de algemene bespreking heeft het kabinet van de bevoegde minister aangegeven dat het mogelijk was te beschikken over de gegevens in verband met de CO₂-uitstoot. De administratie is bij machte om de nodige informatie ter beschikking te stellen van al wie het aangaat.

Artikel 82 van het voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (COM (2010) 542 DEF, 2010/0271/COD) stelt 1 januari 2013 in uitzicht als datum van inwerkingtreding van de bepalingen van die tekst. Die verordening beoogt zowel het brandstofverbruik als de CO₂-uitstoot. Het duidelijk aangeven van die aspecten zal echter pas in een tweede of derde fase komen. Om een weloverwogen keuze te kunnen maken moet die informatie zo vroeg mogelijk worden verstrekt. Na de verkoop dient die informatie tot niet veel meer. Andere lidstaten hebben ervoor gekozen de milieu-informatie duidelijk aan te geven. De spreekster wil niet wachten tot 2013. Het voorbeeld van Spanje wordt in herinnering gebracht.

In een artikel in Le Soir van 3 februari 2010 gaf Antonio Perlot, woordvoerder van het Europees verbond van motorfietsfabrikanten (ACEM), aan dat hij gewonnen was voor het tijdens de vorige zittingsperiode ingediende wetsvoorstel van de heer Georges Dallemagne (DOC 52 2427/001). Enerzijds zou de CO₂-uitstoot van motorfietsen over het algemeen lager zijn dan die van auto's, en anderzijds zouden de maatregel en de vermelding van de CO₂-uitstoot de consument helpen makkelijker uit te maken welke motorfiets hij zal kopen.

De spreekster is het niet eens met de analyse van Febiac over Richtlijn 1999/94/EG. Volgens Febiac wou de Europese wetgever de motorfietsen van het toepassingsgebied van de richtlijn uitsluiten door ze niet te vermelden in die tekst. Die interpretatie *a contrario* komt erop neer dat de tekst van de richtlijn *a posteriori* wordt ondermijnd, door er tevergeefs te proberen een *ratio legis* in te ontwaren.

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) soutient l'idée d'incitants fiscaux, mais attire l'attention sur la nécessité d'appliquer un tel outil avec modération. Ces incitants pèsent sur le budget de l'État. Le niveau de ces réductions d'impôt doit être défini avec soin. Les émissions de CO₂ atteignent parfois 160 grammes par kilomètres, ce qui est beaucoup en comparaison avec les voitures (souvent moins de 115 grammes). Le seul deux roues idéal, y compris pour l'économie, est le vélo.

Le guide, objet de l'amendement, doit être réalisé sur la base d'une méthodologie et de tests standardisés précis. Le courrier d'Inter Environnement Wallonie bruisse d'une crainte que le guide ne donne écho qu'aux affirmations unilatérales des constructeurs, à défaut d'une méthode indépendante de calcul des émissions de CO₂. Le ministre peut-il indiquer si une telle méthode indépendante existe?

Mme Rita De Bont (VB) rappelle son soutien à la proposition de loi proprement dite. L'amendement pose toutefois un problème particulier, qui tient à l'incertitude concernant un cycle de tests standardisés. Si ce dernier n'existe pas, la loi risque de ne pas être correctement appliquée. Le législateur doit cesser d'adopter des normes inapplicables en pratique. Le guide en question ne peut être imaginé que sur la base de données objectives.

M. Bert Wollants (N-VA) soutient lui aussi la proposition de loi proprement dite et estime que la discussion de cette proposition n'est pas le lieu d'un débat sur les réductions fiscales. Il est suffisamment apparu que les disparités de points de vues sur le fond et les incertitudes sur la compétence étaient sérieuses.

Le guide des émissions en CO₂ ne peut se concevoir que si la comparaison entre les motocyclettes est pertinente: des tests standardisés sont nécessaires, et non pas des tests différents pour chaque constructeur. Quelle méthode employer? Dans quels délais peut-on disposer d'une telle méthode?

M. Damien Thiéry (MR) n'est pas opposé à un guide des émissions de CO₂, pour autant qu'un cycle de tests standardisés objective lesdites émissions. Une méthode objective de calcul s'impose avec d'autant plus d'urgence qu'il faudra se conformer à la réglementation européenne, dont l'entrée en vigueur provisionnelle est fixée au 1^{er} janvier 2013.

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) staat weliswaar achter het idee om in fiscale stimulanzen te voorzien, maar wijst wel op de noodzaak om een dergelijk instrument behoedzaam te hanteren. Die incentives bezwaren de Rijksbegroting. Het percentage van die belastingverlagingen moet zorgvuldig worden bepaald. CO₂-emissies van motorfietsen halen soms 160 gram per kilometer, wat veel is in vergelijking met auto's (vaak minder dan 115 gram per kilometer). De enige ideale tweewieler, ook voor de economie, is de fiets.

De gids, waarover het in het amendement gaat, moet worden uitgewerkt op basis van een nauwkeurige, gestandaardiseerde methodes en tests. In de brief van Inter Environnement Wallonie wordt impliciet de vrees geuit dat de gids, bij gebrek aan een onafhankelijke methode om de CO₂-uitstoot te berekenen, alleen de neerslag zou vormen van de eenzijdige stellingen van de fabrikanten. Kan de minister aangeven of een dergelijke onafhankelijke methode wel bestaat?

Mevrouw Rita De Bont (VB) herhaalt dat zij het eigenlijke wetsvoorstel steunt. Bij het amendement rijst evenwel een specifieke moeilijkheid, die te wijten is aan de onzekerheid omtrent een gestandaardiseerde testreeks. Als een dergelijke reeks niet bestaat, dreigt de wet niet correct te worden toegepast. De wetgever moet ophouden normen aan te nemen die in de praktijk onwerkbaar zijn. De gids in kwestie mag er alleen komen op grond van objectieve gegevens.

Ook *de heer Bert Wollants (N-VA)* steunt het wetsvoorstel zelf, en is van mening dat een debat over belastingverlagingen niet op zijn plaats is bij de bespreking van dit wetsvoorstel. Het is voldoende duidelijk gebleken dat de standpunten over de grond van de zaak uiteenlopen en dat grote onzekerheid bestaat omtrent de bevoegdheid.

De CO₂-gids is alleen denkbaar als de onderlinge vergelijking tussen de motorfietsen relevant is; wat nodig is, zijn gestandaardiseerde tests, geen specifieke tests voor elke fabrikant afzonderlijk. Welke methode moet worden gehanteerd? Binnen welke termijn zal een dergelijke methode beschikbaar zijn?

De heer Damien Thiéry (MR) is niet tegen een gids in verband met CO₂-uitstoot gekant, op voorwaarde dat een gestandaardiseerde testreeks die uitstoot objectificeert. Een objectieve berekeningsmethode is des te urgenter omdat men zich zal moeten schikken naar de Europese regelgeving, waarvan de voorlopige inwerkingtreding is vastgelegd op 1 januari 2013.

Après avoir rappelé que le ministre souscrit à la proposition de loi, *M. Frédéric Chemay, collaborateur du ministre du Climat et de l'Énergie, démissionnaire*, soutient qu'il existe une méthode de test, similaire aux tests pour les voitures. D'autre part, les normes euros s'appliquent aux motocyclettes.

Comme il n'existe pas, jusqu'à présent, de norme européenne particulière pour la publicité des motocyclettes, le principe de subsidiarité permet à la Belgique de légiférer en la matière. Ainsi, la Belgique montrera l'exemple.

Lors de la confection du Rapport fédéral en matière d'environnement (2004-2008), il est apparu qu'il était difficile, sinon impossible de disposer de données sur les émissions de CO₂ des motocyclettes. Néanmoins, l'orateur estime à 3 % de la pollution totale due aux transport, la part due à ces véhicules. La tendance à la hausse ou à la baisse n'est pas connue. Il serait opportun de disposer de plus d'informations. La méthode de tests standardisée est une bonne idée. Il s'agit toutefois d'une compétence du SPF Mobilité et Transports.

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) voit une contradiction entre l'affirmation suivant laquelle la subsidiarité permet à la Belgique de légiférer en la matière et le refus de reconnaître au pouvoir fédéral le pouvoir d'élaborer une méthode de tests. Elle introduit dès lors un *sous-amendement n° 4* (DOC 53 0602/006) en vue d'indiquer que le Roi élaborera le guide sur la base des méthodes de test disponibles les plus objectives.

M. Frédéric Chemay, collaborateur du ministre du Climat et de l'Énergie, démissionnaire, lui répond que la méthode de test est harmonisée, au contraire de l'obligation d'information du consommateur. La première relève donc de la compétence de l'Union; la seconde, de la Belgique.

Mme Rita De Bont (VB) estime qu'il est logique que la méthode de test soit harmonisée au niveau européen. La Belgique est un petit pays et accueille sur son sol des motocyclettes de tous les pays. L'intervenante ne voit pas pourquoi la Belgique se doterait d'une méthode propre en 2011 alors qu'il est annoncé une méthode européenne pour 2013.

M. Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) ne voit d'utilité à un rôle de précurseur que lorsque ce rôle est assumé pleinement: il faut disposer d'une méthodologie scientifiquement reconnue pour imposer un guide des émissions de CO₂. Ce n'est que lorsque cette méthodologie sera finalisée qu'un tel guide pourra être envisagé.

Na eraan te hebben herinnerd dat de minister het wetsvoorstel steunt, blijft de *heer Frédéric Chemay, medewerker van de ontslagnemende minister van Klimaat en Energie*, erbij dat er een testmethode bestaat die vergelijkbaar is met de tests voor auto's. Voorts zijn de Euronormen van toepassing op de motorfietsen.

Omdat tot dusver geen specifieke Europese norm bestaat inzake reclame voor motorfietsen mag België overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel terzake wetgeving uitvaardigen. Zo zal België een voorbeeld stellen.

Bij de opmaak van het Federaal Milieuraapport 2004 – 2008 bleek het moeilijk, zo niet onmogelijk te beschikken over gegevens over de CO₂-uitstoot van motorfietsen. Toch is volgens de spreker naar schatting 3 % van de totale door het vervoer veroorzaakte verontreiniging te wijten aan die voertuigen. De opwaartse of neerwaartse tendens is evenwel niet bekend. Het ware wenselijk over meer informatie te beschikken. De gestandaardiseerde testmethode is een goed idee, maar daarvoor is wel de FOD Mobiliteit en Vervoer bevoegd.

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) ziet een tegenstrijdigheid tussen enerzijds de stelling dat België op grond van de subsidiariteit wetgeving terzake mag uitvaardigen, en anderzijds dat de federale overheid de bevoegdheid wordt ontzegd een testmethode te ontwikkelen. Zij dient dan ook subamendement nr. 4 (DOC 53 0602/006) in, dat ertoe strekt aan te geven dat de Koning de gids zal uitwerken op basis van de meest objectieve beschikbare testmethodes.

De heer Frédéric Chemay, medewerker van de ontslagnemende minister van Klimaat en Energie, antwoordt dat de testmethode is geharmoniseerd, in tegenstelling tot de verplichting om de consument informatie te verstrekken. Voor eerstgenoemde aangelegenheid ligt de bevoegdheid bij de Unie, voor laatstgenoemde bij België.

Mevrouw Rita De Bont (VB) acht het logisch is dat de testmethode op Europees echelon wordt geharmoniseerd. België is een klein land waar motorfietsen van alle landen het grondgebied doorkruisen. De spreker ziet niet in waarom België zich in 2011 met een eigen werkwijze zou toerusten, terwijl voor 2013 een Europese methode wordt aangekondigd.

De heer Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) vindt het alleen nuttig een voortrekkersrol te spelen als men daar voluit voor gaat; men moet beschikken over een wetenschappelijk erkende methodologie om een CO₂-gids op te leggen. Pas nadat die methodologie op punt staat, kan een dergelijke gids worden overwogen.

Plus généralement, la proposition de loi ne pourra entrer en vigueur que lorsque des méthodes de calcul objectives existeront. Un amendement est annoncé sur l'article 5 en ce sens.

Mme Catherine Fonck (cdH) ne voudrait pas que le législateur confonde son rôle avec celui de l'exécutif. C'est à ce dernier que revient la tâche de mettre en place concrètement une loi et c'est donc à lui de déterminer la manière d'élaborer le guide. Il bénéficie à cet égard d'une série de données déjà disponibles. La confiance dans l'expertise de l'administration a déjà souvent été réitérée. En lui renouvelant cette confiance, la Belgique assumera son rôle d'avant-garde.

Mme Maya Detière (sp.a) estime que le sous-amendement n° 4 est superflu. Il lui paraît logique que le guide soit élaboré par le Roi sur la base des méthodes de test disponibles les plus objectives. L'objectif de Mme Snoy et d'Oppuers peut être suivi: les renseignements doivent être objectifs.

Mme Nathalie Muylle (CD&V) y voit une discussion idéologique. Après avoir entendu l'auteur de l'amendement et le représentant du ministre, elle aboutit à la conclusion qu'il n'existe pour l'heure pas de critère objectif. Adopter cet amendement aboutit dès lors à une disposition purement cosmétique, sans aucune certitude qu'elle aura un impact réel avant 2013. Comme il convient d'éviter de faire naître de faux espoirs, l'intervenante s'oppose à l'amendement.

M. Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) comprend la préoccupation de Mme Muylle, mais ne voit pas pourquoi elle s'opposerait à l'amendement annoncé sur l'article 5. Une mise en vigueur reportée dans le temps n'est pas irrégulière en soi.

Art. 5

M. Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) et consorts introduisent l'amendement n° 5 (DOC 53 0602/006) afin de reporter l'entrée en vigueur de la proposition de loi jusqu'au moment où le Roi aura constaté qu'il existe des méthodes de calcul objectives, et, au plus tard, le 1^{er} janvier 2013.

Selon *Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!)*, cette façon de rédiger n'offre aucune garantie qu'une telle méthode de calcul sera élaborée, puisque l'obligation en ce sens n'est pas inscrite dans la loi.

Uit een algemener oogpunt kan de wet pas in werking treden wanneer objectieve berekeningsmethodes voorhanden zijn. De spreker kondigt de indiening, op artikel 5, van een amendement in die zin aan.

Mevrouw Catherine Fonck (cdH) waarschuwt dat de wetgever niet als uitvoerende macht mag optreden. Het komt de wetgever concreet toe een wet in te stellen, en dus ook te bepalen hoe de gids moet worden uitgewerkt. Daartoe beschikt hij over een aantal reeds voorhanden zijnde gegevens. Er werd reeds herhaaldelijk op gewezen dat men vertrouwen heeft in de deskundigheid van de administratieve diensten. Door die diensten nogmaals vertrouwen te betuigen, zal België zijn voortrekkersrol kunnen invullen.

Volgens mevrouw Maya Detière (sp.a) is subamendement nr. 4 overbodig. Het lijkt haar logisch dat de gids zal worden uitgewerkt door de Koning, op grond van de meest objectieve beschikbare testmethodes. Terzake blijft de doelstelling van mevrouw Snoy et d'Oppuers overeind: de informatie moet objectief zijn.

Volgens mevrouw Nathalie Muylle (CD&V) wordt de discussie op ideologisch vlak gevoerd. Nadat zij de indiener van het amendement en de vertegenwoordiger van de minister heeft gehoord, komt zij tot de conclusie dat momenteel geen objectief criterium voorhanden is. Het aannemen van dit amendement zal dus uitmonden in een louter cosmetische bepaling, die niet de minste zekerheid biedt dat ze een reële impact zal hebben vóór 2013. Aangezien men moet voorkomen valse hoop te creëren, is de spreekster tegen het amendement gekant.

De heer Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) kan zich wel vinden in de bedenkingen van mevrouw Muylle, maar begrijpt niet waarom zij tegen het aangekondigde amendement op artikel 5 is. Met een uitgestelde inwerkingtreding is op zich niets fout.

Art. 5

De heer Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) c.s. dient amendement nr. 5 (DOC 53 602/006) in, teneinde de inwerkingtreding van het wetsvoorstel uit te stellen tot op het moment dat de Koning heeft geconstateerd dat objectieve berekeningsmethodes voorhanden zijn, en uiterlijk tot 1 januari 2013.

Volgens mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) biedt die manier van werken niet de minste garantie dat een dergelijke berekeningsmethode zal worden uitgewerkt, aangezien de verplichting daartoe

Un parallèle avec l'article 4 de la loi du 22 décembre 2009 modifiant la loi du 22 décembre 2009 instaurant une réglementation générale relative à l'interdiction de fumer dans les lieux fermés accessibles au public et à la protection des travailleurs contre la fumée du tabac est tracé.

M. Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) oppose que l'article, ainsi amendé, donne un signal clair sur l'obligation de se doter d'une méthode de calcul objective. Le gouvernement, qui doit exécuter la loi adoptée, devra s'y atteler. L'amendement constitue le meilleur compromis possible. L'orateur évoque l'opportunité d'aborder ce sujet au sein du comité d'avis des Questions scientifiques et technologiques.

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) répond qu'elle doute de la volonté du secteur de collaborer à cette entreprise: ce secteur a tout mis en œuvre pour retarder les travaux. L'intervenante craint que cet amendement, par sa rédaction, ne génère que de la passivité.

IV. — VOTES

L'article 1^{er} est adopté par 15 voix contre une.

L'amendement n° 2 est rejeté par 8 voix contre 7 et une abstention.

L'amendement n° 3 est rejeté par 12 voix contre 2 et une abstention.

L'article 2 est adopté, *ne varietur*, par 15 voix contre une.

Les articles 3 et 4 sont successivement adoptés par 15 voix contre une.

Le sous-amendement n° 4 est rejeté par 14 voix contre 2.

L'amendement n° 1, qui vise à insérer un nouvel article 4/1, est adopté, *ne varietur*, par 15 voix contre une.

L'amendement n° 5 est adopté par 14 voix et 2 abstentions.

niet in de wet zal zijn opgenomen. De spreker maakt de vergelijking met artikel 4 van de wet van 22 december 2009 tot wijziging van de wet van 22 december 2009 betreffende een algemene regeling voor rookvrije gesloten plaatsen toegankelijk voor het publiek en ter bescherming voor werknemers tegen tabaksrook.

De heer Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) werpt op dat dit aldus geamendeerde artikel een duidelijk signaal geeft inzake de verplichting een objectieve berekeningsmethode te hanteren. De regering, die de aangenomen wet zal moeten uitvoeren, zal daarvoor moeten ijveren. Het amendement bevat het best mogelijke compromis. De spreker wijst op de mogelijkheid dit onderwerp te bespreken in het Adviescomité voor wetenschappelijke en technologische aangelegenheden.

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) antwoordt dat zij betwijfelt of de sector daar wel wil in meegaan, aangezien de belanghebbenden alles in het werk hebben gesteld om de werkzaamheden te vertragen. De spreker vreest dat dit amendement, door de manier waarop het is opgesteld, alleen tot passiviteit zal leiden.

IV. — STEMMINGEN

Artikel 1 wordt aangenomen met 15 stemmen tegen 1.

Amendement nr. 2 wordt verworpen met 8 tegen 7 stemmen en 1 onthouding.

Amendement nr. 3 wordt verworpen met 12 tegen 2 stemmen en 1 onthouding.

Artikel 2 wordt ongewijzigd aangenomen met 15 stemmen tegen 1.

De artikelen 3 en 4 worden achtereenvolgens aangenomen met 15 stemmen tegen 1.

Subamendement nr. 4 wordt verworpen met 14 tegen 2 stemmen.

Amendement nr. 1, tot invoeging van een artikel 4/1 (nieuw), wordt ongewijzigd aangenomen met 15 stemmen tegen 1.

Amendement nr. 5 wordt aangenomen met 14 stemmen en 2 onthoudingen.

L'article 5, ainsi amendé, est adopté par 14 voix et 2 abstentions.

*
* *

L'ensemble de la proposition de loi, ainsi amendée, est adopté par 15 voix et une abstention.

Le rapporteur

Le président

Colette BURGEON

Hans BONTE

Het aldus geamendeerde artikel 5 wordt aangenomen met 14 stemmen en 2 onthoudingen.

*
* *

Het gehele, aldus geamendeerde wetsvoorstel wordt aangenomen met 15 stemmen en 1 onthouding.

De rapporteur,

De voorzitter,

Colette BURGEON

Hans BONTE