

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1992-1993 (*)

16 DECEMBER 1992

WETSVOORSTEL tot beperking van de reclame voor auto's

(Ingediend door de heren Winkel
en Van Dienderen)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De industriële samenleving heeft op talrijke vlakken aanzienlijke vooruitgang gebracht voor het dagelijks leven van de twintigste-eeuwse burger. De auto, die vaak beschouwd wordt als het symbool van onze technologische beschaving, symboliseert eveneens de tegenstrijdige verafgoeding van de machine in onze maatschappij.

Terwijl de wagen in theorie een belichaming zou moeten zijn van individuele vrijheid, mobiliteit, snelheid en vermaak, is hij in 1992 synoniem geworden van afhankelijkheid, opstoppingen, verstikte steden, verkeersdoden en algemene verontreiniging. Kan onze technologische samenleving passief blijven bij de cijfers die melding maken van het aantal slachtoffers in het wegverkeer en van de wereldwijde verontreiniging als gevolg van het groeiende verkeer?

De beleidsverantwoordelijken moeten dus maatregelen nemen om deze lielse spiraal die een hypotheek legt op de toekomst van onze planeet, geleidelijk om te buigen.

In 1950 telde de wereld 55 miljoen wagens; in 1989 was dat cijfer al tot 423 miljoen gestegen. Als vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen erbij worden gerekend, bereikt men een totaal van 555 miljoen! Met een jaarlijkse produktie van 48 miljoen wagens benaderen we het duizelingwekkende cijfer van 1 mil-

(*) Tweede zitting van de 48e zittingsperiode.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1992-1993 (*)

16 DECEMBRE 1992

PROPOSITION DE LOI instaurant des restrictions en matière de publicité pour les voitures

(Déposée par MM. Winkel
et Van Dienderen)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La société industrielle a apporté aux citoyens du 20^e siècle des progrès considérables dans de nombreux domaines de la vie quotidienne. La voiture, souvent considérée comme le symbole de notre civilisation technologique, est aussi le symbole de la contradiction des outils-fétiches de notre société.

En effet, la voiture, qui devrait être en théorie un vecteur de liberté individuelle, de mobilité, de vitesse et de plaisir, est devenue en 1992 synonyme de contraintes, d'embouteillages, de saturation des villes, d'hécatombe routière et de pollution généralisée. Notre société technologique peut-elle continuer passivement à compter les chiffres de la tragédie routière et de la pollution planétaire par les nombreux polluants provenant de l'automobile?

Les responsables politiques doivent donc prendre des mesures pour tenter d'inverser progressivement cette spirale infernale qui nous conduit à hypothéquer l'avenir de notre planète.

En 1950, on comptait par-delà le monde 55 millions de voitures; en 1989, ce chiffre s'élevait déjà à 423 millions. Si l'on ajoute camions et véhicules utilitaires, on arrive alors à un total de 555 millions! Sachant que 48 millions de voitures sont fabriquées annuellement, on pourrait bien atteindre le chiffre mirobolant d'un

(*) Deuxième session de la 48^e législature.

jard auto's en vrachtwagens in de loop van de komende twintig jaar! Een Belg op 2,4 heeft een wagen. Dat wil zeggen dat er 4,1 miljoen voertuigen op onze wegen rijden.

Ten koste van de gezondheid en het leefmilieu

Het toenemende aantal wagens gaat alom gepaard met problemen. Dat het verkeer vastloopt is al dagelijkse kost in het leven van de grote steden, en de verkeerspieken duren 12 uur of langer in Seoel en 14 uur in Rio de Janeiro. In 1989 werd in Londen een record gebroken met een bijna stilstaande opstopping van 53 kilometer. De ronkende motoren en het doordringende getoeter leiden tot misselijkheid en overspanning. Zo ligt in het centrum van Kairo het lawaai tien keer hoger dan de drempel die in de gezondheids- en veiligheidsreglementering is vastgesteld.

Het meest alarmerend zijn ongetwijfeld de zeer schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens en voor het leefmilieu. Elk jaar laten 265 000 mensen op de wereld het leven in een wegongeval en 10 miljoen anderen lopen verwondingen op. In 1988 stierven 1 971 personen op de Belgische wegen; meer dan 17 000 werden zwaar gewond en meer dan 67 000 licht gewond. Overigens is de verontreiniging, vooral in de steden, bijna volledig toe te schrijven aan de uitlaatgassen van wagens, vrachtwagens en autobussen. In de O.E.S.O.-landen is het wegverkeer verantwoordelijk voor 90 % van de uitstoot van koolmonoxyde, 47 % van de uitstoot van stikstofoxyde, 50 % van de uitstoot van koolwaterstoffen en, door de verbinding van koolwaterstoffen met stikstofoxyden, wordt mede de vorming van ozon in de lage dampkring veroorzaakt.

Deze stoffen tasten op een of andere manier de gezondheid aan. Zij kunnen schade berokkenen aan de luchtwegen, het zenuwstelsel of nog de hartkwalen verergeren. Van sommige stoffen zoals benzeen wordt ten slotte vermoed dat ze kankerverwekkend zijn.

Fotochemische smog en zure regen vinden voor een groot stuk hun oorzaak in het wegverkeer. Voorts zijn de gevolgen voelbaar in de teloorgang van het bouwkundig erfgoed, het dalende rendement van bepaalde teelten en de vernietiging van de bossen en de zoetwaterfauna en -flora.

Deze verliezen, hoe erg ook, verzinken in het niet naast de schade die aan de biosfeer kan worden berokkend door de opwarming van de planeet. De wereldwijde uitstoot van CO₂ kan volgens ramingen voor 15 tot 20 % toegeschreven worden aan het wagenpark. De opwarming van de aarde is voor de helft te wijten aan het broeikasverwekkende CO₂-gas.

milliard de voitures et camions au cours de ces 20 prochaines années! Un Belge sur 2,4 dispose d'une voiture. Soit 4,1 millions de véhicules circulent sur nos routes.

Santé et environnement sacrifiés

L'accroissement du nombre d'automobiles s'accompagne de problèmes omniprésents. L'encombrement de la circulation, qui est désormais un fait quotidien dans la vie des grandes villes, a fait passer la plage des heures de trafic intense à 12 ou plus à Séoul et à 14 à Rio de Janeiro. En 1989, la circulation londonienne a battu un record avec un bouchon d'automobiles quasi stationnaire long de 53 kilomètres. Le rugissement des moteurs et le bruit strident des klaxons engendrent malaise et hypertension, comme dans le centre du Caire, où le niveau du bruit dépasse de dix fois le seuil fixé par les normes de santé et de sécurité.

Les conséquences les plus alarmantes sont, sans aucun doute, les vastes dommages causés à la santé humaine et à l'environnement. Chaque année, à travers le monde, 265 000 personnes perdent la vie sur les routes et 10 millions d'autres sont blessées dans des accidents de voitures. En 1988, 1 971 personnes sont mortes sur les routes belges; plus de 17 000 ont été grièvement blessées et plus de 67 000 autres légèrement blessées. Par ailleurs, les voitures, les camions et les autobus émettent la quasi-intégralité des principaux polluants, notamment dans les villes. Dans les pays membres de l'O.C.D.E., ils contribuent pour 90 p.c. aux émissions de monoxyde de carbone, pour 47 p.c. à celles des oxydes d'azote, pour 50 p.c. à celles des hydrocarbures et, par combinaison entre hydrocarbures et oxydes d'azote, ils entraînent la formation d'ozone dans la basse atmosphère.

Ces substances affectent la santé d'une manière ou d'une autre. Elles peuvent s'attaquer aux voies respiratoires, au système nerveux, ou encore, aggraver les problèmes cardiaques. Finalement, certaines substances, comme le benzène, sont suspectées d'être cancérogènes.

Smog photochimique et pluies acides sont en grande partie le résultat de la circulation automobile. Dans leurs sillons, ils entraînent la dégradation du patrimoine architectural, la réduction du rendement de certaines cultures et la destruction des forêts et de la vie aquatique en eau douce.

Aussi sérieuses que sont ces pertes, elles ne représentent rien à côté des dommages susceptibles d'être infligés à la biosphère par le réchauffement planétaire. Or, on évalue à 15-20 p.c. la part de responsabilité des véhicules automobiles dans les émissions mondiales de CO₂, le gaz à effet de serre qui compte pour moitié dans le réchauffement.

Thans wordt de strijd tegen de opwarming van de planeet, een thema dat als eerste punt ingeschreven stond op de agenda van de internationale conferentie van Rio over leefmilieu en ontwikkeling, erkend als een absolute prioriteit in de acties voor de bescherming van de planeet.

Neveneffecten

In de loop van deze eeuw zijn verschillende oorlogen (een aantal gevechten rond olievelden of fabrieken van synthetische brandstoffen in 1940-1945, conflicten met de Roemeense aardolie als inzet vanaf 1914-1918, het conflict rond het Suezkanaal in 1956 ...) voor een groot deel ontstaan uit de noodzaak om het aanbod van aardolie veilig te stellen. Uit dit oogpunt is de Golfoorlog niets anders dan de laatste van een lange reeks. Het overmatige gebruik van de wagen maakt de nationale economieën bovendien nog meer afhankelijk van de aardolie, wat tot een ware aderlating leidt. Zo slurpt het wagenpark in West-Europa 44 % van de totale aardolieconsumptie op.

De wagen draagt dus ook een zware verantwoordelijkheid in de milieuhinder waarmee de exploitatie en het transport van aardolie gepaard gaat: aftaking van natuurgebieden, olierampen, luchtvervuiling door de olienijverheid (raffinaderijen, ...) vervuiling door aardolie. Zo worden jaarlijks 3,5 miljoen ton aardolie in zee geloosd.

Het productieproces van voertuigen verslindt niet alleen aanzienlijke hoeveelheden energie maar het is tevens schadelijk voor het milieu. De massaproductie van staal, ijzer, aluminium, plastic, kunstschuim (vaak opgeblazen door middel van C.F.K.'s) is immers niet mogelijk zonder aanzienlijke vervuiling.

Afgedankte wagens zorgen eveneens voor problemen. Sommige delen kunnen opnieuw gebruikt of gerecycleerd worden, andere verdwijnen op de schroothoop. Volgens ramingen zou West-Europa alleen in 1987 verantwoordelijk zijn voor 2,35 miljoen ton afval. De banden, batterijen en oliën vormen een bijzonder netelig probleem. Al de wagens die op de schroothoop terechtkomen, vormen een bron van plaatselijke vervuiling (verminkte landschappen, verontreiniging van de grondwaterlagen en de bodem ...).

De aanleg van wegen leidt tot de teloorgang en de vernietiging van natuur- en landbouwgebieden of van recreatiegebieden. Tevens worden ecologisch vaak waardevolle gebieden ontgonnen met als enige bedoeling er de noodzakelijke grondstoffen, zoals zand en kiezel, op te delven. In België levert de Maasvallei een voorbeeld van dit «vraatzuchtige geknaag».

Premier point à l'ordre du jour de la conférence internationale de Rio sur l'environnement et le développement, la lutte contre le réchauffement planétaire est dès à présent reconnue comme une priorité absolue en vue de sauvegarder la planète.

Effets secondaires

Tout au long de ce siècle, la nécessité de garantir l'offre de pétrole fut en grande partie à l'origine des différentes guerres (plusieurs batailles autour des champs pétrolifères ou des usines de carburants synthétiques en 1940-1945, l'enjeu du pétrole roumain dès 1914-1918, le conflit du canal de Suez en 1956, ...). Dans cette optique, la guerre du Golfe n'est autre que la dernière d'une longue série. La motorisation excessive accroît également la dépendance à l'égard du pétrole qui ponctionne les économies nationales. Ainsi, en Europe de l'Ouest, les voitures engloutissent 44 p.c. de la consommation totale de pétrole.

L'automobile porte donc aussi une grande responsabilité en ce qui concerne les nuisances liées à l'exploitation et au transport du pétrole: dégradation de régions naturelles, catastrophes pétrolières, pollution de l'air par les industries pétrolières (raffineries, ...), pollution par le pétrole, ... Ainsi, chaque année, 3,5 millions de tonnes de pétrole sont déversées dans les mers.

Le processus de fabrication des voitures absorbe non seulement des quantités non négligeables d'énergie, mais nuit aussi à l'environnement. En effet, la production massive d'acier, de fer, d'aluminium, de plastique, de mousses artificielles (souvent soufflées à l'aide de C.F.C.), ne se fait pas sans générer d'importantes pollutions.

De même, les voitures mises au rebut posent problème. Certaines parties peuvent être réutilisées ou recyclées, les autres sont mises à la ferraille. On estime qu'en 1987, l'Europe de l'Ouest à elle seule était responsable de 2,35 millions de tonnes de déchets. Les pneus, batteries et huiles constituent un problème particulièrement épineux. Toutes ces voitures envoyées à la ferraille sont des sources de pollution locale (paysages abîmés, nappes et sols contaminés,...).

La construction de routes mène à la perte et à la destruction de régions naturelles et agricoles, ou encore de zones récréatives. Et des lieux souvent précieux d'un point de vue écologique sont exploités dans le seul but d'y puiser les matériaux nécessaires, comme le sable et le gravier. En Belgique, la vallée de la Meuse est un exemple de ce grignotage vorace.

Anderzijds worden de steden onbewoonbaar. Wegen, garages en parkeerplaatsen nemen enorm veel plaats in. In Brussel beslaan ze 19,5 % van de oppervlakte.

De druk van de industrie

Het is geen louter toeval dat het wegennet zo goed uitgebouwd is en dat de benzineprijs zo goedkoop is in sommige streken. Dat is het concrete resultaat van de inzet, gedurende tientallen jaren, van de automobiellindustrie en van organisaties met gelijklopende belangen (aanleg van wegen, olienijverheid, vervoer van personen en goederen ...).

In West-Europa en o.m. in België kijken bepaalde organisaties erop toe dat de belangen van de autoverkopers niet in gevaar worden gebracht en dat er genoeg wordt geïnvesteerd in het wegennet.

Zelfs in de landen waar er reeds teveel wagens zijn, ziet het er nog niet naar uit dat het verzadigingspunt bereikt is. In de Verenigde Staten, waar er per 1,6 inwoners 1 wagen rijdt, wordt voor de komende jaren nog een jaarlijkse groei van 2 tot 2,5 % voorspeld. In West-Europa (1 wagen per 2,6 personen) zou het aantal autobezitters jaarlijks nog met 4 tot 5 % toenemen.

Anderzijds zijn er ramingen gemaakt door de Amerikaan Michael Walsh, die algemeen doorgaat als een van de grootste vervoersdeskundigen ter wereld. Hij heeft voor de toekomst van de planeet verschillende scenario's opgesteld. Wij hebben twee scenario's gekozen die we hier voorstellen: het basisscenario dat uitgaat van de huidige ontwikkeling van het aantal op onze aarde afgelegde kilometers en het zwakke-groei-scenario dat steunt op de veronderstelling dat de mens van nu tot het jaar 2020 een poging zal ondernemen om niet zoveel te rijden als hij tot nu toe gedaan heeft (zie tabel).

Tabel: Jaarlijks groeicijfer van het aantal wagens-kilometer in de verschillende regio's van de planeet

De leur côté, les villes deviennent invivables. Routes, garages et places de stationnement occupent un espace démesuré. A Bruxelles, ils occupent 19,5 p.c. de la superficie.

La pression de l'industrie

Ce n'est pas un hasard si le réseau routier est tellement développé et si le prix de l'essence est à ce point bon marché dans certaines régions. Il s'agit là du résultat concret de dizaines d'années de travail intensif de l'industrie automobile et d'organisations dont les intérêts concordent (construction de routes, industries pétrolières, transport de personnes et de chargement,...).

En Europe de l'Ouest, et notamment en Belgique, certaines organisations veillent à ce que les intérêts des vendeurs de voitures ne soient pas mis en péril, à ce qu'il y ait suffisamment d'investissements pour les routes.

Même dans les pays où les voitures sont déjà en sur-nombre, on ne semble pas encore avoir atteint le seuil de saturation. Aux Etats-Unis, où on compte 1 voiture pour 1,6 habitant, la croissance annuelle prévue pour les prochaines années est encore de 2 p.c. à 2,5 p.c. En Europe occidentale (1 voiture pour 2,6 personnes), le nombre de propriétaires de voiture devrait augmenter de 4 p.c. à 5 p.c. annuellement.

D'autre part, des estimations ont été réalisées par l'Américain Michael Walsh, généralement considéré comme l'un des plus grands spécialistes mondiaux en matière de transport. Il a imaginé divers scénarios pour l'avenir de la planète. Parmi ceux que nous avons retenus, le scénario de base qui prend en compte l'évolution actuelle du nombre de kilomètres parcourus à travers la planète et le scénario « faible croissance » qui suppose que l'homme fera un effort d'ici l'an 2020 pour ne pas rouler autant qu'il ne l'a fait jusqu'à présent (voir tableau).

Tableau: Taux de croissance annuel du nombre de véhicules-kilomètres prévu à travers les différentes régions du globe

Regio Région	Basisscenario (% per jaar) — Scénario de base (p.c. par an)	Scénario zwakke groei (% per jaar) — Scénario faible croissance (p.c. par an)
Europese Gemeenschap. — <i>Communauté européenne</i> (1)	2,50	1,50
E.V.A. — <i>A.E.L.E.</i> (2)	2,50	1,50
Noord-Amerika. — <i>Amérique du Nord</i> (3)	2,50	1,50
Japan/ Australië. — <i>Japon/ Australie</i>	3,50	2,00
Landen met een snel groeiende industrie. — <i>Pays à industrialisation rapide</i> (4)	5,00	3,00
Rest van de wereld. — <i>Reste du monde</i>	4,00	3,00
Wereld. — <i>Monde</i>	3,23	1,97

(1) Alle Lid-Staten behalve Denemarken.

(2) Europese Vrijhandelsassociatie: Oostenrijk, Denemarken, Finland, Noorwegen, Zweden en Zwitserland.

(3) Canada en Verenigde Staten.

(4) Brazilië, Zuid-Korea, Mexico, Taiwan en alle landen van het voormalige Oostblok waaronder de U.S.S.R.

(1) Tous les pays membres sauf le Danemark.

(2) Association économique de libre échange: Autriche, Danemark, Finlande, Norvège, Suède et Suisse.

(3) Canada et Etats-Unis.

(4) Brésil, Corée du Sud, Mexique, Taiwan et tous les pays de l'ex-Europe de l'Est dont l'U.R.S.S.

De auteur toont aan dat de in het basisscenario voorgestelde maatregelen om de uitstoot van koolmonoxyde (CO), koolwaterstoffen (HC) en stikstofoxyden (NOx) te beheersen, zouden leiden tot een geleidelijke daling in de loop van de jaren 1990. In het begin van de 21e eeuw zouden de laagste waarden worden bereikt, maar vervolgens zou de curve opnieuw stijgen tenzij op dat ogenblik nieuwe maatregelen in het vooruitzicht worden gesteld.

In 2020 zal het wegverkeer geconcentreerd blijven in de hooggeïndustrialiseerde landen (63 % van het wegverkeer ter wereld tegen 74 % in 1985). Maar het gebrek aan voorschriften tegen milieuverontreiniging in de andere regio's, gepaard met een snellere jaarlijkse groei (zie tabel — basisscenario) hebben tot gevolg dat de waarden van de verontreinigende stoffen in die landen die van de hooggeïndustrialiseerde landen zullen inhalen of overtreffen.

Deze uitstoot kan tot in 2010-2015 onder meer verminderd worden indien overal ter wereld de beste technieken worden toegepast die tot op vandaag bekend zijn in de strijd tegen de milieuvervuiling (driewegkatalysator...) en indien de toename van het aantal afgelegde kilometers (zie tabel zwakke-groei-scenario) beperkt kan worden. Ondanks deze voorzorgsmaatregelen zal de verontreiniging echter opnieuw toenemen na deze periode. Met technische oplossingen zal onze atmosfeer slechts een korte adempauze gegund worden.

CO₂ en de opwarming van de planeet

Van alle hier bestudeerde gassen moet koolstofdioxyde (CO₂) al onze aandacht krijgen. Verondersteld wordt dat dit gas tussen 1980 en 1990 voor 55 % bijgedragen heeft tot de opwarming van de planeet. De opwarming van de aarde is sinds kort het belangrijkste vraagstuk op de grote internationale bijeenkomsten die aan het milieu gewijd zijn. En terecht! Wetenschapsmensen hebben een onduidelijk oordeel geveld: ten gevolge van de menselijke activiteit stapelen de broeikasgassen die in de atmosfeer terecht komen, zich zeer snel op. Het is erg waarschijnlijk dat zulks op korte termijn leidt tot een opwarming van de planeet met tot nu toe onbekende maar hoogstwaarschijnlijk tragische gevolgen. Op grond van deze constatering is een onmiddellijke vermindering met ten minste 60 % van de CO₂-uitstoot noodzakelijk indien men de concentraties in de atmosfeer wil stabiliseren. Als tussenstadium zou 30 % bereikt moeten worden vóór het jaar 2000.

De hoeveelheid uitgestoten CO₂ is rechtstreeks evenredig niet alleen tot de hoeveelheid koolstof in de brandstof maar ook tot de hoeveelheid opgebruikte brandstof. Er bestaat geen enkele technologie die de

L'auteur montre que l'adoption des mesures prévues actuellement (scénario de base) pour contrôler les émissions de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbures (HC) et des oxydes d'azote (NOx) entraînerait une baisse graduelle de celles-ci tout au long des années 1990. A l'aube du 21^e siècle, les niveaux planchers seraient atteints pour ensuite, reprendre une courbe ascendante, sauf si de nouvelles mesures étaient envisagées d'ici là.

En 2020, les déplacements continueront à être concentrés dans les pays les plus industrialisés (63 p.c. des déplacements mondiaux contre 74 p.c. en 1985). Mais le manque de réglementations en matière de pollution dans les autres régions, associé à une croissance annuelle plus rapide (voir tableau — scénario de base), font que les quantités de polluants émis par ces pays rattrapent ou dépassent celles des pays les plus industrialisés.

Une manière de voir ces émissions baisser jusqu'en 2010-2015 consiste en l'adoption, dans tous les pays, des meilleures techniques de lutte anti-pollution connues à ce jour (pots catalytiques à trois voies, ...) et de limiter la croissance du nombre de kilomètres parcourus (voir tableau — scénario faible croissance). Mais malgré ces précautions, les niveaux de pollution augmenteront à nouveau au-delà de cette période. Les solutions techniques n'accordent donc qu'un bref répit à notre atmosphère.

CO₂ et réchauffement planétaire

Parmi tous les gaz passés sous microscope, le dioxyde de carbone (CO₂) doit retenir toute notre attention. En effet, il est supposé avoir contribué pour 55 p.c. au réchauffement planétaire entre 1980 et 1990. Or, depuis peu, le problème du réchauffement planétaire est devenu la priorité des plus grandes réunions internationales traitant de l'environnement. Et pour cause! Le verdict des scientifiques est sans équivoque: à la suite des activités humaines, les gaz à effet de serre émis dans l'atmosphère s'accumulent très rapidement. Il y a beaucoup de chances pour que ceci crée, à court terme, un réchauffement planétaire dont nous ne connaissons pas encore les conséquences, mais qui seront probablement tragiques. Sur la base de ces constatations, une réduction immédiate d'au moins 60 p.c. des émissions de CO₂ est nécessaire pour en stabiliser les concentrations dans l'atmosphère. Une étape intermédiaire de 30 p.c. pour l'an 2000 devrait être atteinte.

La quantité de CO₂ émise est en rapport direct non seulement avec la quantité de carbone contenu dans le combustible, mais aussi avec la quantité de combustible brûlé. Il n'existe aucune technologie qui permette

CO₂-uitstoot van voertuigen kan verminderen. De enige oplossing bestaat in het verminderen van de hoeveelheid brandstof.

De ramingen van Walsh tonen evenwel aan dat het CO₂-peil sterk kan verschillen naar gelang van de voorgestelde middelen. Indien het basisscenario wordt aangehouden, zal de uitgestoten hoeveelheid CO₂ tegen het jaar 2025 verdrievoudigd zijn ten opzichte van 1985. Maar indien het zwakke-groei-scenario wordt gevolgd waarbij verondersteld mag worden dat het rendement van de nieuwe conventionele motoren vanaf 1990 jaarlijks met 3 % toeneemt en 3 % van de nieuwe voertuigen vanaf het jaar 2000 worden uitgerust met nieuwe technologieën, zoals de verbrandingscellen, zal de hoeveelheid CO₂ met de helft afnemen tegen 2025.

Er zij opgemerkt dat de scenario's van Walsh uitgaan van een beperkte groei van het aantal afgelegde kilometers. Andere voorspellingen zijn heel wat minder optimistisch.

Zo heeft de groep Transport 2000 Plus voor rekening van de Europese Commissie in 1990 een schatting gemaakt volgens welke het personenvervoer over de weg in de loop van het volgende decennium zou toenemen met 70 % in West-Europa, met 300 tot 500 % in Zuid-Europa en tot 1 000 % in het voormalige Oostblok. Maar ook op de markten waar de aanhangers van alternatieve vervoermiddelen het traditioneel voor het zeggen hadden, doemen nu de reuzen van de automobielconstructie op. Zo zou China, een land met 300 miljoen fietsers, op het punt staan een contract te sluiten met de belangrijkste autoconstructeur, General Motors. In een eerste fase zou die multinationale onderneming jaarlijks 60 000 bestelwagens mogen produceren op Chinees grondgebied. Een eerste stap in de richting van het Westerse vervoersmodel?

Men mag er niet aan denken wat de menselijke en ecologische gevolgen zouden zijn indien de Chinezen niet over 1 wagen voor 1 055 personen zouden beschikken, maar met evenveel wagens als de Amerikanen zouden rijden.

Hoewel ons huidig ontwikkelingsmodel via de invoering van een nieuwe wereldorde stilaan op de hele planeet doordringt, is overplanting van dat model volstrekt onhoudbaar.

De ongebreidelde toename van het aantal auto's en vrachtwagens op de wegen wordt ondraaglijk voor de mens en zijn leefmilieu. Deze overdreven afhankelijkheid die de Westerse maatschappij kenmerkt, verstikt de samenleving in plaats van vooruitgang tot stand te brengen. Een en ander kan niet zomaar verbeteren met de bouw van efficiëntere en minder vervuillende wagens.

de réduire les émissions de CO₂ des véhicules. L'unique solution consiste à diminuer la quantité de combustible.

Or, les estimations de Walsh montrent que les niveaux de CO₂ peuvent très largement varier selon les moyens envisagés. En effet, si le scénario de base est suivi, la quantité de CO₂ émise aura triplé d'ici l'an 2025 par rapport à 1985. Mais si la croissance suit le scénario « faible croissance », que l'efficacité des nouveaux moteurs conventionnels est améliorée de 3 p.c. par an dès 1990 et que 3 p.c. des nouveaux véhicules acceptent de nouvelles technologies comme les cellules à combustion dès l'an 2000, alors dans ces hypothèses la quantité de CO₂ diminuera de moitié en 2025.

Il faut noter que les scénarios de Walsh supposent une croissance limitée du nombre de kilomètres parcourus. D'autres prévisions sont nettement moins optimistes.

Ainsi, pour le compte de la Commission européenne, le groupe Transport 2000 Plus, a évalué en 1990 que le transport de personnes par route devrait augmenter au cours de la prochaine décennie de 70 p.c. en Europe occidentale, de 300 p.c. à 500 p.c. en Europe méridionale et jusqu'à 1 000 p.c. dans l'ex-Europe de l'Est. Mais d'autres bastions de la défense de modes de transport alternatifs voient aussi apparaître sur leur marché les géants de la construction automobile. Ainsi la Chine, où circulent 300 millions de vélos, serait en passe de conclure un accord avec le n° 1 de la voiture, General Motors. Elle accorderait dans un premier temps à la multinationale la possibilité de produire sur son territoire 60 000 camionnettes chaque année. Un premier pas vers le mode de mobilité occidental?

On n'ose imaginer ce que pourraient être les conséquences humaines et écologiques si, au lieu d'une voiture pour 1 055 Chinois, ceux-ci venaient à disposer du même nombre de voitures que les Américains.

La transposition de notre modèle actuel de développement, qui tend à s'imposer à l'ensemble de la planète à travers l'instauration d'un nouvel ordre mondial, est totalement insoutenable.

L'explosion du nombre de voitures et de camions sur les routes est insupportable pour l'homme et son environnement. Cette dépendance excessive que nous vivons dans la société occidentale, asphyxie les sociétés au lieu de les faire progresser. Une situation qui ne peut être simplement améliorée par la construction de voitures plus efficaces et moins polluantes.

Zuivere lucht inademen is een recht dat aan elk van ons toekomt. Vanuit dat standpunt zou de wagen uit de meeste stadscentra van de wereld moeten worden verbannen.

De voornaamste uitdaging voor de hedendaagse mens is ongetwijfeld de strijd tegen het broeikas-effect. Daartoe zijn beleidswijzigingen onvermijdelijk. Het wegverkeer mag thans niet meer begunstigd of gestimuleerd worden. Investerings in de aanleg van nieuwe wegen en parkeerplaatsen alsook in de ontwikkeling van het bestaande wegennet moeten worden verlegd naar de uitbouw van milieuvriendelijk openbaar vervoer en van betere fietspaden zonder dat de voetgangers hierbij worden vergeten, want we zijn allemaal voetgangers. In dat verband is een totale herziening van het in de steden gevoerde beleid wenselijk.

Een verbod op het gebruik van de wagen zou absurd zijn, aangezien de wagen door miljoenen mensen hier te lande gebruikt wordt als vervoermiddel. Het gebruik van de wagen dient evenwel beperkt te worden en aan de burgers moeten alternatieven worden aangeboden, zoals het openbaar vervoer.

Een beperking van de reclame voor auto's

Om de « kanker van het autoverkeer » in te dijken kan op de eerste plaats ingegrepen worden op het stuk van de reclame voor auto's.

Met de reclame voor wagens krijgen de chauffeurs naast inlichtingen over het aanbod op de markt van de auto's immers ook dromen voorgespiegeld en de toekomstige chauffeurs worden aangespoord zich onder te dompelen in deze mythe van snelheid en vrijheid. Dat ware niet zo erg indien de wagen niet de voornaamste oorzaak was van dodelijke wegongevallen en luchtvervuiling.

Ons voorstel strekt er dus toe beperkingen aan te brengen in de reclame voor auto's. Hiermee wordt verhinderd dat bedrijven in hun reclame het gebruik van de wagen in verband brengen met een sportprestatie door te wijzen op de snelheid of op het vermogen. Deze reclamebeperking is trouwens opgenomen in de gedragscode inzake reclame van F.E.B.I.A.C. maar is daar slechts als aansporing bedoeld. Wij willen die beperking bij wet opleggen. Een ander voorstel beoogt de verplichting om in de advertenties voor auto's melding te maken van de verschillende verontreinigende bestanddelen in de uitlaatgassen van die auto's. Die objectieve informatie zal de consument in staat stellen, indien hij dat wenst, de minst vervuillende wagen te kiezen.

Respirer de l'air propre: il s'agit là d'un droit reconnu à chacun d'entre nous. Dans cette optique, la voiture devrait être interdite dans la plupart des centres villes au monde.

Le principal défi que l'homme doit aujourd'hui relever n'est autre que de s'attaquer à l'effet de serre. En pratique, cela signifie que des changements politiques s'imposent. Il ne s'agit plus aujourd'hui de favoriser ni de stimuler la circulation automobile. Les investissements dans la construction de nouvelles routes et places de stationnement ainsi que dans le développement du réseau routier déjà existant devraient être orientés vers la mise en place de transports en commun non nuisibles à l'environnement et vers de meilleures pistes cyclables, sans omettre les piétons que nous sommes tous. Dans ce contexte, il serait aussi opportun de revoir totalement la politique en vigueur dans les villes.

Interdire l'usage de la voiture serait absurde puisque actuellement la voiture est un mode de transport utilisé par des millions de personnes dans notre pays. Par contre, il est indispensable de réduire l'usage de la voiture et de proposer aux citoyens des alternatives comme le transport en commun.

Limiter la publicité pour la voiture

Mais le premier vecteur sur lequel on peut agir pour tenter de diminuer « l'hypertrophie automobile » est la publicité pour la voiture.

En effet, la publicité pour la voiture, à côté de son rôle d'information des conducteurs sur l'état du marché de l'automobile a aussi comme fonction de vendre du rêve et d'inciter des futurs conducteurs à devenir des acteurs de cette mythologie de la vitesse et de la liberté. Cela ne poserait guère problème si la voiture n'était la principale cause de mortalité routière et de pollution atmosphérique.

Notre proposition vise donc à apporter des restrictions à la publicité pour la voiture. Il s'agit d'empêcher que les firmes n'associent dans les publicités l'usage de la voiture à un usage sportif en faisant référence à la vitesse ou à la puissance. Cette restriction publicitaire figure d'ailleurs dans le code de conduite en matière de publicité de la F.E.B.I.A.C., mais elle n'est qu'incitative. Notre objectif vise donc à l'inscrire dans la loi. Une autre proposition vise à imposer dans les publicités pour les voitures l'inscription des différentes émissions polluantes provoquées par les voitures concernées. Cette information objective permettra aux consommateurs de choisir, s'ils le désirent, la voiture la moins polluante.

X. WINKEL.
H. VAN DIENDEREN.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° Auto: elk voor deelneming aan het wegverkeer bestemd voertuig uitgerust met een motor met elektrische of compressieontsteking, met of zonder koetswerk, op ten minste vier wielen, met een toegelaten maximale massa van ten minste 400 kg en met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van 50 km/uur of meer, met uitzondering van landbouwtrekkers en landbouwmachines, alsmede machines voor openbare werken.

2° Reclame: elke mededeling, die wordt verspreid met de rechtstreekse of onrechtstreekse bedoeling de verkoop te bevorderen, ongeacht de plaats of het gebruikte communicatiemedium.

Art. 2

Elke reclame voor auto's vermeldt, in gram per 100 km bij 90 km/uur, de vervuilende uitstoot van koolmonoxyde, kooldioxyde, stikstofoxyde, koolwaterstoffen en deeltjes (voor dieselmotoren). Deze informatie moet begrijpelijk zijn voor het grote publiek.

De Koning bepaalt volgens welke methode deze waarden worden gemeten.

Art. 3

Het is verboden voor auto's reclame te voeren:

1° met luchtvaartuigen, vaartuigen of andere voertuigen;

2° in de vorm van films, videocassettes, diaposities of andere projecties;

3° in tijdschriften die voor minderjarigen bestemd zijn;

4° met lichtreclames, behalve in lokalen of bij de ingang van lokalen waar auto's gewoonlijk te koop zijn;

5° door het tentoonstellen met reclamedoeleinden van auto's in openbare plaatsen.

PROPOSITION DE LOI

Article premier

Pour l'application de la présente loi, on entend par:

1° Voiture: tout véhicule à moteur à allumage commandé ou à moteur à allumage par compression destiné à circuler sur route, avec ou sans carrosserie, ayant au moins quatre roues, une masse maximale autorisée d'au moins 400 kilogrammes et une vitesse maximale par construction égale ou supérieure à 50 kilomètres à l'heure, à l'exception des tracteurs et machines agricoles, ainsi que des engins de travaux publics.

2° Publicité: toute communication diffusée dans le but direct ou indirect de promouvoir la vente, quel que soit le lieu ou le moyen de communication mis en œuvre.

Art. 2

Toute publicité pour les voitures comporte l'indication, en gramme par 100 km à 90 km/h, des émissions polluantes de monoxyde de carbone, dioxyde de carbone, d'oxydes d'azote, d'hydrocarbures et des particules (pour ce qui concerne les moteurs diesel), qui devront être compréhensibles pour le grand public.

Le Roi établira la méthode à appliquer pour mesurer ces valeurs.

Art. 3

Il est interdit de faire de la publicité pour les voitures:

1° au moyen d'aéronefs, de bateaux ou d'autres véhicules;

2° sous forme de films, de videocassettes, de diapositives ou d'autres projections;

3° dans les périodiques destinés aux mineurs d'âge;

4° au moyen d'enseignes lumineuses, sauf à l'intérieur ou à l'entrée des locaux où les voitures sont habituellement mises en vente;

5° par l'exposition de voitures, à des fins publicitaires, dans des lieux publics.

Art. 4

In reclame voor auto's is het verboden:

1° te verwijzen naar de snelheid van het voertuig behalve wanneer er argumenten worden aangevoerd in verband met het comfort en de veiligheid tot 50 km/uur;

2° te verwijzen naar het vermogen van de motor van het voertuig;

3° een gedrag aan te prijzen waarin sportprestaties, agressie of misprijzen voor de andere weggebruikers en verkeersdeelnemers worden tentoongespreid;

4° een voorstelling van de voertuigen te geven die in strijd is met het verkeersreglement en de veiligheidsvoorschriften.

Art. 5

§ 1. De in artikel 2 bedoelde vermeldingen worden horizontaal aangebracht in duidelijk zichtbare, goed leesbare vette zwarte lettertekens op een witte grond. Zij mogen niet verborgen, bedekt of onderbroken zijn door een andere vermelding of door een afbeelding.

In de kranten, tijdschriften en andere publikaties moeten deze lettertekens ten minste 5 mm hoog zijn.

Op de affiches, reclameborden en lichtreclames moeten de lettertekens in verhouding staan tot de oppervlakte van de reclame en ten minste de volgende hoogte hebben:

— bij een oppervlakte van meer dan 8 m²: 100 mm;

— bij een oppervlakte van ten minste 4 m², maar minder dan 8 m²: 50 mm;

— bij een oppervlakte van minder dan 4 m²: 20 mm.

Art. 6

§ 1. Overtreding van de artikelen 2 tot 5 wordt gestraft met gevangenisstraf van een maand tot een jaar en met geldboete van honderd frank tot vijftienduizend frank of met een van die straffen alleen.

§ 2. Deze bepaling is niet van toepassing op de uitgever of de drukker, noch in het algemeen op de personen die bij de verspreiding van de reclame betrokken zijn, indien zij de naam vermelden van de in België gevestigde persoon die er de auteur van is of die het initiatief tot verspreiding ervan genomen heeft.

30 november 1992.

Art. 4

Il est interdit dans toute publicité faite pour les voitures:

1° de faire référence à la vitesse du véhicule, sauf quand il s'agit d'argumenter sur le confort et la sécurité jusqu'à 50 km/heure;

2° de faire référence à la puissance du moteur du véhicule;

3° de promouvoir un comportement sportif, agressif ou non respectueux des autres usagers de la route et de la rue;

4° de présenter les véhicules en contravention avec les règles du code de la route et les impératifs de sécurité.

Art. 5

§ 1^{er}. Les mentions prévues à l'article 2 doivent être bien visibles, parfaitement lisibles et apposées horizontalement, en caractères gras et noirs sur fond blanc. Elles ne peuvent être dissimulées, voilées ou interrompues par une autre mention ou image.

Dans les journaux, périodiques et autres publications, ces caractères doivent avoir une hauteur minimale de 5 mm.

Sur les affiches, panneaux et enseignes lumineuses, les caractères doivent avoir une hauteur proportionnelle à la superficie de ces supports publicitaires et au moins égale à, selon les rapports suivants:

— 100 mm pour une superficie de plus de 8 m²;

— 50 mm pour une superficie d'au moins 4 m², mais de moins de 8 m²;

— 20 mm pour une superficie de moins de 4 m².

Art. 6

§ 1^{er}. Toute infraction aux articles 2 à 5 sera punie d'un emprisonnement de un mois à un an et d'une amende de cent francs à quinze mille francs ou d'une de ces peines seulement.

§ 2. La présente disposition ne s'applique ni à l'éditeur, ni à l'imprimeur, ni, d'une manière générale, à toute personne intervenant dans la diffusion de la publicité, s'ils mentionnent le nom de la personne établie en Belgique qui en est l'auteur ou qui a pris l'initiative de la diffuser.

30 novembre 1992.

X. WINKEL.
H. VAN DIENDEREN.