

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

27 mai 2020

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi du 24 janvier 1977
relative à la protection de la santé
des consommateurs en ce qui concerne
les denrées alimentaires et les autres produits,
visant à interdire la publicité
pour les véhicules les plus polluants
et les plus lourds**

(déposée par Mmes Sarah Schlitz et
Tinne Van der Straeten et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

27 mei 2020

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wet van 24 januari
1977 betreffende de bescherming van de
gezondheid van de gebruikers op het stuk van
de voedingsmiddelen en andere produkten,
houdende instelling van een verbod op
reclame voor de meest vervuilende en
zwaarste voertuigen**

(ingediend door de dames Sarah Schlitz en
Tinne Van der Straeten c.s.)

RÉSUMÉ

Les autrices de la présente proposition entendent favoriser la conversion du parc automobile belge en parc à faibles émissions et plus sûr pour les autres usagers, en vue de protéger la santé des consommateurs.

La présente proposition de loi vise à réduire la mise en circulation de nouveaux véhicules de catégorie M1, soit les voitures particulières, dont les émissions de dioxyde de carbone sont supérieures à 95 grammes par kilomètre (mesurés selon le cycle NEDC) et/ou dont la masse en ordre de marche dépasse 1 400 kg, en interdisant toute forme de publicité les concernant. Parallèlement, cette proposition de loi vise à réduire la mise en circulation des nouveaux véhicules de catégorie N1, soit les véhicules utilitaires légers, dont les émissions sont supérieures à 147 g/km NEDC, en interdisant toute publicité les concernant.

En vertu du règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil, les constructeurs automobiles sont tenus de respecter l'objectif à l'échelle du parc de l'Union de 95 g de CO₂/km pour les voitures neuves et de 147 g de CO₂/km pour les véhicules utilitaires légers neufs. Cette proposition de loi engage la Belgique à poursuivre cet objectif.

SAMENVATTING

De auteurs van dit voorstel willen de omvorming bevorderen van het Belgische wagenpark tot een emissiearm wagenpark met het oog op de bescherming van de gezondheid van de consumenten en een wagenpark dat veiliger is voor de andere weggebruikers.

Dit wetsvoorstel beoogt het in het verkeer brengen van nieuwe voertuigen van categorie M1, d.w.z. personenauto's, met een koolstofdioxide-uitstoot van meer dan 95 gram per kilometer (gemeten volgens de NEDC-cyclus) en/of met een massa in rijklare toestand van meer dan 1400 kg, te beperken door alle vormen van reclame met betrekking tot deze voertuigen te verbieden. Tegelijkertijd beoogt dit wetsvoorstel het in het verkeer brengen van nieuwe voertuigen van de categorie N1, d.w.z. lichte bedrijfsvoertuigen met een koolstofdioxide-uitstoot van meer dan 147 g/km NEDC, te beperken door ook alle reclame die daarop betrekking heeft, te verbieden.

Autofabrikanten moeten krachtens Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad voldoen aan een streefcijfer voor het gehele EU-wagenpark van 95 g CO₂/km voor nieuwe auto's en 147 g CO₂/km voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen. Het wetsontwerp verbindt België er ook toe deze doelstelling na te streven.

02299

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkorting bij de numering van de publicaties:</i>	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
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 (beige/kleurig papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. *Enjeux*

La présente proposition de loi vise à répondre à trois enjeux principaux auxquels notre société fait face aujourd'hui: respecter nos engagements internationaux pour le climat, améliorer la sécurité routière, agir pour la santé en améliorant la qualité de l'air.

Avant de détailler ces trois points, soulignons que cette proposition de loi répond également aux enjeux d'un contexte de lutte contre une épidémie. En effet, les risques de contamination poussent de nombreux usagers des transports publics à se tourner vers des modes de transport individuels. On l'a vu par exemple en Chine, où l'usage de l'automobile a explosé lors du déconfinement et où la pollution atmosphérique a atteint des niveaux supérieurs à l'avant COVID. Il convient donc d'essayer d'éviter que ce phénomène se produise chez nous. Par ailleurs, les règles de distanciation physique dans les espaces publics nécessitent d'augmenter l'espace dédié aux modes actifs. Des initiatives ambitieuses ont été prises dans plusieurs villes du pays en sens, encouragées par les Régions. Aujourd'hui, le type de voitures connaissant la plus forte croissance de ses ventes sont les voitures lourdes, volumineuses et polluantes, et ce sous l'influence de campagnes publicitaires. Dans un contexte de crise sanitaire, ceci est particulièrement problématique. Chaque niveau de pouvoir doit faire sa part. Ainsi, il revient au fédéral de limiter les dispositifs marketing de la part de l'industrie automobile incitant les citoyens à s'orienter vers ces modèles, qui vont à l'encontre d'un partage équilibré de l'espace public et ce au détriment des usagers les plus vulnérables. Sans oublier que la pollution atmosphérique serait probablement un facteur aggravant pour les personnes touchées par la COVID-19.

2. *Respecter nos engagements internationaux pour le climat*

Premièrement, nous devons respecter nos engagements en matière climatique. En 2015, face à l'urgence climatique, la Belgique, en sa qualité d'État membre de l'Union européenne, a signé l'Accord de Paris. Aux côtés de 195 pays, elle s'engageait ainsi à contenir "l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation des températures à 1,5 °C par rapport aux

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. *Uitdagingen*

Dit wetsvoorstel heeft tot doel een antwoord te bieden op drie belangrijke uitdagingen waarmee onze samenleving wordt geconfronteerd: voldoen aan onze internationale klimaatverplichtingen, de verkeersveiligheid verbeteren, zorg dragen voor de volksgezondheid via een betere luchtkwaliteit.

Alvorens deze drie punten verder uit te werken, willen we benadrukken dat dit wetsvoorstel eveneens een antwoord biedt op de uitdagingen waarmee een epidemie ons confronteert. Het besmettingsrisico dwingt een groot aantal gebruikers van het openbaar vervoer om te kiezen voor individuele vervoersmiddelen. Dit werd bij voorbeeld al vastgesteld in China, waar het gebruik van de wagen sinds het einde van de lockdown enorme proporties heeft aangenomen en de luchtvervuiling de niveau's van vóór COVID al heeft overschreden. We moeten dus proberen te voorkomen dat dit verschijnsel zich bij ons voordoet. De social distancing-regels die gelden in openbare ruimten verplichten ons om meer ruimte te voorzien voor actieve verplaatsingsmiddelen. Ambitieuze initiatieven op dit vlak werden reeds genomen in een aantal steden, hiertoe aangemoedigd door de Gewesten. Onder invloed van reclamecampagnes zijn de wagens waarvan de verkoop momenteel het snelste toeneemt grote, zware en vervuilende wagens. In de context van een sanitaire crisis is dit uitermate problematisch. Elk beleidsniveau moet zijn steentje bijdragen. Daarom is het aan de federale overheid om beperkingen op te leggen aan de marketing van de auto-industrie, die erop gericht is om de burgers te doen kiezen voor deze automodellen die een evenwichtig gebruik van de openbare ruimte in de weg staan, ten nadele van de zwakke weggebruiker. Zonder te vergeten dat luchtvervuiling waarschijnlijk de gezondheid van personen die lijden aan COVID-19 zou kunnen verslechteren.

2. *Onze internationale klimaatverplichtingen nakomen*

In de eerste plaats moeten we onze klimaatverplichtingen nakomen. Als reactie op de klimaatcrisis heeft België, als lidstaat van de Europese Unie, het Akkoord van Parijs in 2015 ondertekend. Zo heeft zij zich er samen met 195 landen toe verbonden "om de gemiddelde wereldwijde temperatuurstijging ruim onder 2 °C ten opzichte van het pre-industriële niveau te houden en ernaar te streven de temperatuurstijging te beperken tot 1,5 °C boven dat niveau, met dien verstande dat dit de

niveaux préindustriels, étant entendu que cela réduirait sensiblement les risques et les effets des changements climatiques”¹.

L'Accord de Paris est l'un des éléments de la Convention-cadre des Nations unies sur le changement climatique (1992), laquelle a pour objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre en vue de limiter l'augmentation moyenne de la température.

En août 2017, la Belgique est devenue le 54^e pays à rejoindre la Coalition pour le Climat et l'air pur (CCAC). Cette coalition a pour principal objectif la réduction des émissions de gaz à effet de serre, qui ont un important potentiel de réchauffement du climat.

Plus récemment, au “Sommet Action Climat” de la 74^e session de l'Assemblée générale des Nations unies du 23 septembre 2019, la Belgique a pris une série d'engagements, dont celui de centrer son attention sur les mesures visant à adapter nos sociétés et notre économie au changement climatique.

Concrètement, la Belgique s'est engagée à réduire de minimum 35 % ses émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030. Compte tenu du défi énorme auquel notre génération doit faire face et des différents engagements pris par l'État belge, il convient d'entreprendre rapidement des actions en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Enfin, dans sa contribution fédérale au Plan National intégré Énergie Climat 2021-2030 initié par le SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement, la DG Environnement (Service Changement climatique), le SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie et l'AD Énergie, le gouvernement a pris acte de l'importance de réduire les externalités du parc automobile en se fixant pour objectif:

“la décarbonisation et l'abaissement des externalités relatives aux aspects environnementaux (pollution, bruit,...) et aux aspects sociétaux (accidents, embouteillages, santé publique, ...) de la mobilité en Belgique avec le passage à des véhicules à émissions nulles comme objectif ultime. [...] La promotion de l'électrification des transports: des voitures électriques et des

risico's en gevolgen van klimaatverandering aanzienlijk zou beperken”¹.

Het Akkoord van Parijs is een van de elementen van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (1992). Het doel van dit verdrag is om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen, met het oog op het beperken van de gemiddelde temperatuurstijging.

In augustus 2017 werd België het 54^{ste} land dat zich aansloot bij de Climate and Clean Air Coalition (CCAC). De belangrijkste doelstelling van deze coalitie is het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen die een aanzienlijk aardopwarmingspotentieel hebben.

Meer recent, op de “Klimaattop” van de 74^e zitting van de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties van 23 september 2019, heeft België een reeks verbintenissen aangegaan, waaronder de verbintenis om zijn aandacht te richten op maatregelen om onze samenlevingen en economie aan te passen aan de klimaatverandering.

Concreet heeft België zich ertoe verbonden de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met minstens 35 % te verminderen. Gezien de enorme uitdaging waarvoor onze generatie staat en de verschillende verbintenissen die de Belgische staat is aangegaan, moeten er snel maatregelen worden genomen om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.

Ten slotte heeft de federale regering in haar bijdrage aan het geïntegreerd Nationaal Energie-Klimaatplan (NEKP) 2021-2030, geïnitieerd door de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu, het DG Leefmilieu (Dienst Klimaatverandering), de FOD Economie, KMO's, Middenstand en Energie en het AD Energie, nota genomen van het belang van de vermindering van de externaliteiten van het wagenpark door zich de doelstelling te stellen:

“Het koolstofvrij maken en het verlagen van de externaliteiten inzake de milieuaspecten (vervuiling, geluid, ...) en samenlevingsaspecten (ongelukken, files, volksgezondheid, ...) van mobiliteit in België. (...) Promotie van de elektrificatie van het transport voor -elektrische auto's, licht elektrisch voertuigen, fietsen, steps, scooters en moto's, etc. Vergroening van het openbare wagenpark

¹ Accord de Paris obtenu le 12 décembre 2015, à l'issue de la 21^e conférence des parties (COP21) à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques qui s'est déroulée en région parisienne, Article 2, p.24, <https://unfccc.int/resource/docs/2015/cop21/fre/10a01f.pdf>.

¹ Akkoord van Parijs bereikt op 12 december 2015, aan het einde van de 21^e zitting van de Conferentie van de Partijen (CoP21) bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering, gehouden in de regio Parijs, artikel 2, blz. 24, <https://unfccc.int/sites/default/files/resource/docs/2015/cop21/eng/10a01.pdf>.

vélos électriques, trottinettes, scooters et motos, etc. Verdurer la flotte de véhicules des pouvoirs publics (rôle d'exemple) avec comme objectif ultime des véhicules à émissions nulles².

Malgré tous ces engagements, l'historique des émissions de gaz à effet de serre présenté dans l'inventaire national des émissions de gaz à effet de serre (2020, émissions 1990-2018)³ montre un stagnation, voire une augmentation (+0,28 %) des émissions entre 2017 et 2018. Les émissions liées à la navigation domestique comprise dans le secteur du transport stagne également. Les évolutions technologiques des véhicules n'ont en définitive pas permis de compenser la hausse des émissions de gaz à effet de serre.

3. Améliorer la sécurité routière

Nous assistons à une dégradation de la sécurité sur nos routes.

Selon les chiffres du baromètre de la sécurité routière du 1^{er} semestre 2019 publiés par l'Institut Vias, il y a eu 306 tués sur les routes belges au cours des six premiers mois de l'année 2019, soit 65 de plus qu'au premier semestre de l'année précédente⁴. Après 7 années consécutives de baisse du nombre de victimes de la route, nous sommes retombés au niveau de 2016, voire de 2013 pour ce qui concerne la Wallonie. Les cyclistes paient un lourd tribut à l'insécurité routière: au cours du 1^{er} semestre 2019, 48 cyclistes ont perdu la vie en Belgique, soit le nombre le plus élevé jamais atteint, 8 de plus qu'en 2018 et 14 de plus qu'en 2017.

4. Agir pour la santé en améliorant la qualité de l'air

Troisièmement, la pollution de l'air due à la circulation automobile a de lourdes conséquences sur la santé.

² Plan National intégré Énergie Climat (PNEC) 2021-2030 pour la Belgique, approuvé par comité de concertation du 18/12/2019, dans le contexte de l'article 3 du Règlement 2018/1999 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) no 663/2009 et (CE) no 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) no 525/2013, p.59, <https://www.plannationalenergieclimat.be/admin/storage/nekp/pnec-plan-definitif.pdf>.

³ Climat.be, *les émissions de gaz à effet de serre en Belgique*, <https://www.climat.be/fr-be/changements-climatiques/en-belgique/emissions-belges>.

⁴ VIAS institut, *baromètre de la sécurité routière, 1^{er} semestre 2019*, D/2019/0779/63, <https://www.vias.be/storage/main/barometer-q22019-fr.pdf>.

(voorbeeldfunctie), met als uiteindelijk doel voertuigen zonder uitstoot².

Ondanks al deze verplichtingen vertonen de historische broeikasgasemissies, volgens de nationale inventaris voor broeikasgasemissies (2020, met betrekking tot de emissies van 1990-2018)³, tussen 2017 en 2018, een stagnatie of zelfs een stijging (+0,28 %). Ook de uitstoot van de binnenlandse scheepvaart, als onderdeel van de transportsector, stagneert. Uiteindelijk hebben de verschillende technologische ontwikkelingen in de voertuigen de toename van de uitstoot van broeikasgassen niet kunnen compenseren.

3. Verbetering van de verkeersveiligheid

We zijn momenteel getuige van een achteruitgang van de veiligheid op onze wegen.

Volgens de cijfers van de Verkeersveiligheidsbarometer die door Vias Institute voor de eerste helft van 2019 gepubliceerd werden, vielen er in de eerste zes maanden van 2019 306 dodelijke slachtoffers op de Belgische wegen, 65 meer dan in de eerste helft van het voorgaande jaar⁴. Na 7 opeenvolgende jaren van achteruitgang zijn we teruggevallen tot het niveau van 2016, of zelfs 2013 voor Wallonië. In het zuiden van het land hebben fietsers een zeer zware prijs betaald op de weg: in België verloren 48 fietsers het leven in de eerste helft van 2019, het hoogste aantal ooit – 8 meer dan in 2018 en 14 meer dan in 2017.

4. Actie ondernemen voor de gezondheid door de luchtkwaliteit te verbeteren

Ten derde heeft de luchtvervuiling door het autoverkeer ernstige gevolgen voor de gezondheid.

² Geïntegreerd Nationaal Energie-Klimaatplan (NEKP) 2021-2030 voor België, goedgekeurd door het overlegcomité van 18/12/2019, in het kader van artikel 3 van Verordening (EG) 2018/1999 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 inzake de governance van de energie-unie en van de klimaatactie, tot wijziging van richtlijn 94/22/EG, richtlijn 98/70/EG, richtlijn 2009/31/EG, Verordening (EG) nr. 663/2009, Verordening (EG) nr. 715/2009, richtlijn 2009/73/EG, richtlijn 2009/119/EG van de Raad, richtlijn 2010/31/EU, richtlijn 2012/27/EU, richtlijn 2013/30/EU en richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad, en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 525/2013, blz. 59, <https://www.nationaalenergieklimaatplan.be/admin/storage/nekp/nekp-definitief-plan.pdf>.

³ Climat.be, *De uitstoot van broeikasgassen in België*, <https://www.klimaat.be/nl-be/klimaatverandering/belgie/belgische-uitstoot/>.

⁴ VIAS institute, *Verkeersveiligheidsbarometer, 1^o semester 2019*, D/2019/0779/63, <https://www.vias.be/storage/main/barometer-q22019-nl.pdf>.

L'air que nous respirons est responsable de multiples pathologies: insuffisances respiratoires, asthme, bronchites, etc. L'Agence européenne de l'environnement (AEE) a publié un rapport signalant qu'en Belgique, en 2016, les concentrations en particules fines ont causé la mort prématurée de 7 600 personnes, le dioxyde d'azote de 1 600 personnes et l'ozone de 180 personnes. Ces trois polluants, dont les transports sont la source principale, auraient donc conjointement causé la mort de 9 380 personnes.

Pourtant, la moyenne des émissions des véhicules vendus est chaque année en augmentation. Il est urgent de réorienter le parc automobile vers des véhicules moins polluants, mais aussi moins lourds, moins puissants et moins agressifs afin d'améliorer le bilan environnemental, la sécurité routière et la qualité de l'air. Il en va de la santé publique.

La réalisation de cet objectif de notoriété publique nécessite un cadre réglementaire strict. Il convient néanmoins d'établir ce cadre étape par étape afin de permettre, tant aux usagers qu'aux constructeurs, de s'adapter à la législation. La présente proposition de loi vise à limiter la publicité sur les véhicules les plus néfastes et à tendre ainsi à terme vers un parc automobile moins polluant et moins dangereux pour la santé humaine, en accord avec les intentions européennes.

5. Évolution du parc automobile: voitures plus lourdes, plus puissantes et plus polluantes

La vente de véhicules toujours plus lourds, plus puissants, et donc plus énergivores et plus polluants (toutes choses égales par ailleurs) est en forte croissance. L'augmentation de la vente des *Sport Utility Vehicles* (SUV) s'inscrit dans cette tendance, fortement portée par la stratégie publicitaire et marketing des constructeurs automobiles. Aujourd'hui, les SUV représentent un tiers des ventes à eux seuls, et cette tendance est en constante augmentation.

6. Impacts sur les émissions

Actuellement, plus de 200 millions de SUV circulent dans le monde. En 2018, ils représentaient 40 % des ventes de voitures au niveau mondial. Selon l'Agence internationale de l'énergie (AIE), les véhicules de loisir sont la deuxième source d'augmentation des émissions de dioxyde de carbone dans le monde entre 2010 et 2018.

Le succès commercial de ces véhicules met à mal les efforts de diminution des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) du secteur automobile. Ces véhicules

De l'air que nous respirons est responsable de multiples pathologies: insuffisances respiratoires, asthme, bronchites, etc. L'Agence européenne de l'environnement (AEE) a publié un rapport signalant qu'en Belgique, en 2016, les concentrations en particules fines ont causé la mort prématurée de 7 600 personnes, le dioxyde d'azote de 1 600 personnes et l'ozone de 180 personnes. Ces trois polluants, dont les transports sont la source principale, auraient donc conjointement causé la mort de 9 380 personnes.

De l'air que nous respirons est responsable de multiples pathologies: insuffisances respiratoires, asthme, bronchites, etc. L'Agence européenne de l'environnement (AEE) a publié un rapport signalant qu'en Belgique, en 2016, les concentrations en particules fines ont causé la mort prématurée de 7 600 personnes, le dioxyde d'azote de 1 600 personnes et l'ozone de 180 personnes. Ces trois polluants, dont les transports sont la source principale, auraient donc conjointement causé la mort de 9 380 personnes.

De l'air que nous respirons est responsable de multiples pathologies: insuffisances respiratoires, asthme, bronchites, etc. L'Agence européenne de l'environnement (AEE) a publié un rapport signalant qu'en Belgique, en 2016, les concentrations en particules fines ont causé la mort prématurée de 7 600 personnes, le dioxyde d'azote de 1 600 personnes et l'ozone de 180 personnes. Ces trois polluants, dont les transports sont la source principale, auraient donc conjointement causé la mort de 9 380 personnes.

5. Evolutie van het wagenpark: zwaardere, krachtigere en meer vervuulende voertuigen

De l'air que nous respirons est responsable de multiples pathologies: insuffisances respiratoires, asthme, bronchites, etc. L'Agence européenne de l'environnement (AEE) a publié un rapport signalant qu'en Belgique, en 2016, les concentrations en particules fines ont causé la mort prématurée de 7 600 personnes, le dioxyde d'azote de 1 600 personnes et l'ozone de 180 personnes. Ces trois polluants, dont les transports sont la source principale, auraient donc conjointement causé la mort de 9 380 personnes.

6. Effecten op de uitstoot

De l'air que nous respirons est responsable de multiples pathologies: insuffisances respiratoires, asthme, bronchites, etc. L'Agence européenne de l'environnement (AEE) a publié un rapport signalant qu'en Belgique, en 2016, les concentrations en particules fines ont causé la mort prématurée de 7 600 personnes, le dioxyde d'azote de 1 600 personnes et l'ozone de 180 personnes. Ces trois polluants, dont les transports sont la source principale, auraient donc conjointement causé la mort de 9 380 personnes.

De l'air que nous respirons est responsable de multiples pathologies: insuffisances respiratoires, asthme, bronchites, etc. L'Agence européenne de l'environnement (AEE) a publié un rapport signalant qu'en Belgique, en 2016, les concentrations en particules fines ont causé la mort prématurée de 7 600 personnes, le dioxyde d'azote de 1 600 personnes et l'ozone de 180 personnes. Ces trois polluants, dont les transports sont la source principale, auraient donc conjointement causé la mort de 9 380 personnes.

plus lourd et moins aérodynamiques que la normale consomment et rejettent en effet davantage de CO₂ dans l'atmosphère. Leur nombre croissant annule la diminution des émissions permises par les nouvelles technologies, notamment les voitures électriques, hybrides et basses émissions.

Les recherches qui ont permis de réduire les émissions de dioxyde de carbone des véhicules et devraient viser à limiter la somme totale de ces émissions servent en réalité à absorber les quantités démesurées de dioxyde de carbone émises par les SUV et autres 4x4.

Si les avancées technologiques permettent de diminuer partiellement les émissions, elles permettent également de construire des véhicules de plus en plus puissants et massifs, tout en donnant l'illusion de respecter davantage l'environnement.

Sans l'intervention du législateur, ce paradoxe, également appelé "effet rebond" ou "paradoxe de Jevons", donnera lieu à l'augmentation de la consommation totale malgré l'amélioration des technologies disponibles.

Compte tenu de l'engagement de la Belgique à poursuivre les objectifs nationaux, européens et régionaux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, il convient de prendre dès à présent des mesures fortes, concrètes et efficaces pour lutter contre les excès d'émissions de dioxyde de carbone et protéger la qualité de vie des citoyens.

7. Impacts sur la sécurité routière

La tendance de l'environnement culturel et la quasi-inaction des pouvoirs publics en la matière poussent à la valorisation des véhicules qui dominent par leur taille et leur puissance. En Europe, la masse moyenne des voitures neuves est passée de 1 268 kg à plus de 1 392 kg entre 2001 et 2016. Sur la même période, la puissance des voitures neuves vendues en Europe est passée de 74 kw à plus de 95 kw⁵.

En cas d'accident, les principaux facteurs qui déterminent l'importance des dommages encourus sont pourtant l'énergie cinétique, la capacité à absorber les chocs et la compatibilité entre les parties adverses.

Dès lors, limiter la masse des véhicules automobiles est doublement intéressant: cela permet, d'une part, de

⁵ LisaCar.be, *Caractéristiques des voitures neuves vendues en Europe en 2001 et 2010*, <https://www.lisacar.eu/a-propos/>.

zwaarder en minder aerodynamisch zijn dan normaal, verbruiken namelijk meer CO₂ en stoten meer CO₂ uit in de atmosfeer. Hun groeiend aantal doet de uitstootvermindering teniet die mogelijk wordt gemaakt door nieuwe technologieën zoals elektrische auto's, hybriden en voertuigen met een lage uitstoot.

Het onderzoek dat heeft geleid tot de vermindering van de koolstofdioxide-uitstoot van voertuigen en dat erop gericht moet zijn de totale hoeveelheid van deze uitstoot te beperken, wordt momenteel in feite gebruikt om de buitensporige hoeveelheden koolstofdioxide die door SUV's en andere 4x4's worden uitgestoten, te absorberen.

De technologische vooruitgang maakt het weliswaar mogelijk om de uitstoot van gassen gedeeltelijk te verminderen, maar maakt het ook mogelijk om steeds krachtigere en massievere voertuigen te bouwen en tegelijkertijd de illusie te wekken dat ze milieuvriendelijker zijn.

Deze paradox, ook bekend als het "reboundeffect" of "Jevonsparadox", kan ertoe leiden dat we, zonder tussenkomst van de wetgever, de totale consumptie zien stijgen ondanks de verbeteringen in de beschikbare technologie.

Gezien het engagement van België om nationale, Europese en regionale doelstellingen voor de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen na te streven, moeten nu krachtige, concrete en doeltreffende maatregelen worden genomen om de overmatige uitstoot van koolstofdioxide te bestrijden en de levenskwaliteit van de burgers te beschermen.

7. Effecten op de verkeersveiligheid

De trend in de culturele omgeving en de virtuele inactiviteit van de overheid op dit gebied geven aanleiding tot het opwaarderen van de voertuigen die door hun omvang en macht domineren. In Europa is de gemiddelde massa van nieuwe auto's tussen 2001 en 2016 gestegen van 1268 kg tot meer dan 1392 kg. In dezelfde periode is het vermogen van nieuwe auto's die in Europa worden verkocht, gestegen van 74 kW tot meer dan 95 kW⁵.

Bij een ongeval weten we echter dat de belangrijkste factoren die de omvang van de geleden schade bepalen, de kinetische energie is, het vermogen om een schok op te vangen en de compatibiliteit tussen de verschillende delen.

Het is dus dubbel interessant om de massa van motorvoertuigen te beperken: enerzijds om de kinetische

⁵ LisaCar.be, *Caractéristiques des voitures neuves vendues en Europe en 2001 et 2010*, <https://www.lisacar.eu/a-propos/>.

limiter l'énergie cinétique liée à leur mouvement et de réduire ainsi la gravité des impacts potentiels et, d'autre part, de réduire la diversité des masses et d'améliorer ainsi la compatibilité entre les véhicules adverses ou entre les véhicules et les usagers vulnérables (piétons/cyclistes).

De la même manière qu'avec les émissions de gaz à effet de serre, l'effet rebond est également observable en ce qui concerne la sécurité routière. D'une part, de nombreuses innovations techniques ont permis d'améliorer la sécurité routière. D'autre part, l'accroissement de la masse, de la puissance et de la hauteur du capot des nouveaux véhicules a rendu ces améliorations invisibles pour les usagers vulnérables percutés par les automobiles. De fait, en Belgique, le nombre de cyclistes tués dans les 30 jours à compter du jour de l'accident est passé de 76 par an en 2017 à 89 par an en 2018; le nombre de motocyclistes tués dans les mêmes circonstances a également augmenté de 13 % entre 2017 et 2018. Ces deux catégories réunies représentent à elles deux 30 % des victimes d'accidents de la route mortes dans les 30 jours en 2018.⁶

Compte tenu des conséquences tangibles de la présence de véhicules de plus en plus massifs et puissants sur nos routes, il convient d'emblée de prendre des mesures concrètes et efficaces en vue de réduire leur nombre et d'améliorer ainsi la sécurité de tous les usagers. Il s'agit d'une question de sécurité et de santé publiques.

8. Des objectifs européens qui visent à réduire les émissions moyennes du parc automobile de l'UE

Les institutions européennes prennent progressivement conscience de la nécessité de prendre des mesures drastiques en vue d'atteindre nos ambitions en matière climatique.

En 2018, la Commission européenne a notamment communiqué publiquement sous le titre: "Une planète propre pour tous – Une vision européenne stratégique à long terme pour une économie prospère, moderne, compétitive et neutre pour le climat"⁷. Parmi les divers éléments identifiés figurait la nécessité d'augmenter considérablement le nombre de véhicules n'émettant pas ou émettant peu d'émissions de CO₂ et de "diminuer l'usage des véhicules à moteur".

⁶ Statbel, *Accidents de la circulation*, <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/accidents-de-la-circulation>.

⁷ Commission européenne, *La Commission appelle de ses vœux une Europe neutre pour le climat d'ici à 2050*, Communiqué de presse du 28 novembre 2018, <https://webapi2016.cor.europa.eu/v1/documents/COR-2018-05736-00-01-AC-TRA-FR.docx/content>.

énergie die verband houdt met hun beweging te beperken en zo de ernst van een botsing te verminderen, en anderzijds om de diversiteit van de massa's te verminderen en zo de compatibiliteit tussen de betrokken voertuigen of tussen een voertuig en een kwetsbare gebruiker (voetganger/fietser) te verbeteren.

Net als bij de uitstoot van broeikasgassen kan het rebound-effect ook op het gebied van de verkeersveiligheid worden waargenomen. Aan de ene kant, hebben veel technische innovaties de verkeersveiligheid verbeterd. Aan de andere kant, heeft de toename van de massa, het vermogen en de hoogte van de motorkap van nieuwe voertuigen deze verbeteringen onzichtbaar gemaakt voor kwetsbare weggebruikers die door motorvoertuigen worden geraakt. Het aantal fietsers dat binnen 30 dagen na het ongeval op de Belgische wegen om het leven kwam is namelijk gestegen van 76 per jaar in 2017 tot 89 per jaar in 2018; ook het aantal motorrijders is tussen 2017 en 2018 met 13 procent gestegen. Deze twee categorieën zijn samen goed voor 30 % van de verkeersslachtoffers die in 2018 binnen 30 dagen om het leven kwamen.⁶

Gezien de tastbare gevolgen van de aanwezigheid van steeds grotere en krachtigere voertuigen, moeten nu concrete en doeltreffende maatregelen worden genomen om het aantal van dergelijke voertuigen op de weg te verminderen en zo de veiligheid voor alle gebruikers te verbeteren. De bescherming van de gezondheid van de consument staat op het spel.

8. Europese doelstellingen om de gemiddelde uitstoot van het Europese wagenpark te verminderen

De Europese instellingen worden geleidelijk aan bewust van de noodzaak om drastische maatregelen te nemen om onze klimaatambities te verwezenlijken.

In 2018 heeft de Europese Commissie onder meer publiekelijk gecommuniceerd onder de titel: "Een schone planeet voor iedereen – Een Europese strategische langetermijnvisie voor een bloeiende, moderne, concurrerende en klimaatneutrale economie"⁷. Onder de verschillende geïdentificeerde elementen was de noodzaak om het aantal voertuigen met weinig of geen CO₂-uitstoot aanzienlijk te verhogen.

⁶ Statbel, *Verkeersongevallen*, <https://statbel.fgov.be/nl/themas/mobiliteit/verkeer/verkeersongevallen>.

⁷ Europese Commissie, *Europese Commissie pleit voor een klimaatneutraal Europa tegen 2050*, Persbericht van 28 november 2018, <https://webapi2016.cor.europa.eu/v1/documents/COR-2018-05736-00-01-AC-TRA-FR.docx/content>.

Les conclusions du “*European Green Deal*” ou “Pacte vert pour l’Europe” en matière de mobilité durable vont également dans ce sens. Le pacte vise une réduction de 90 % des émissions de gaz à effet de serre liées au transport d’ici à 2050, dont 71,7 % à attribuer spécifiquement au transport routier. Pour atteindre ces objectifs, le pacte met l’accent sur la nécessité de “disposer de normes plus strictes en matière de pollution automobile”⁸.

Dans le règlement (UE) 2019/631 établissant des normes de performance en matière d’émissions de CO₂⁹, l’Union européenne affirme son objectif de rendre le parc automobile européen plus propre. Ce règlement prévoit que la moyenne des émissions des voitures neuves (catégorie M₁) dans l’ensemble du parc de l’Union européenne devra être égale ou inférieure à 95 g CO₂/km. Ce niveau d’émission correspond à une consommation de carburant d’environ 4,1 l/100 km d’essence ou de 3,6 l/100 km de diesel. Pour les véhicules utilitaires légers (catégorie N₁), l’objectif fixé est de 147 g CO₂/km.

Pour donner un ordre de grandeur, le niveau moyen des émissions des voitures neuves enregistré en 2018 dans l’Union européenne avoisinait les 120,4 g CO₂/km. En 8 ans, cette moyenne a diminué de 20 g. La Belgique fait office de mauvaise élève, avec une moyenne qui ne diminue plus depuis 3 années consécutives.

Le règlement prévoit qu’à partir de 2020, les sanctions prévues pour les constructeurs automobiles qui ne respectent pas l’objectif fixé à une année donnée s’élèvent à 95 euros par véhicule enregistré.

9. De la publicité automobile

Alors que des mesures sont progressivement mises en place, notamment par le biais des institutions européennes, en vue de diminuer la moyenne des émissions de CO₂ des véhicules neufs, on constate qu’entre novembre 2019 et janvier 2020, plus des deux tiers de la publicité automobile concernaient des véhicules dont les émissions de CO₂ étaient supérieures à la moyenne enregistrée en 2019.

Selon Pierre Ozer, professeur à l’université de Liège, spécialiste des conséquences des modifications

⁸ Commission européenne, *Mobilité durable, le pacte vert pour l’Europe*, décembre 2019, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/attachment/859460/Sustainable_mobility_fr.pdf.pdf.

⁹ Règlement (UE) 2019/631 du parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d’émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0631>.

Dit komt ook tot uiting in de conclusies van de “*Europese Green Deal*”, oftewel het “Groene Pact voor Europa”, in de component duurzame mobiliteit. Het pact heeft tot doel de uitstoot van broeikasgassen door het vervoer tegen 2050 met 90 % te verminderen, waarvan 71,7 % specifiek aan het wegvervoer is toegeschreven. Om de doelstellingen te bereiken, wordt in het pact gewezen op de noodzaak van “strengere normen voor vervuiling door auto’s”⁸.

Daarom heeft de Europese Unie met Verordening (EU) 2019/631 tot vaststelling van CO₂-emissionen⁹ haar doelstelling om het wagenpark van de Europese Unie schoner te maken, bevestigd. Deze verordening bepaalt dat de gemiddelde uitstoot van nieuwe auto’s (categorie M₁) in het gehele wagenpark van de Europese Unie gelijk moet zijn aan of lager moet zijn dan 95 g CO₂/km. Dit emissieniveau komt overeen met een brandstofverbruik van ongeveer 4,1 l/100 km benzine of 3,6 l/100 km diesel. Voor lichte bedrijfsvoertuigen (categorie N₁) is de doelstelling 147 g CO₂/km.

Om een grootte-orde te geven: het gemiddelde emissieniveau van nieuwe auto’s in 2018 in de Europese Unie lag rond de 120,4 g CO₂/km. In 8 jaar tijd is dit gemiddelde met 20 g gedaald. Met een gemiddelde dat gedurende 3 opeenvolgende jaren niet is gedaald, is België een slechte leerling.

De verordening bepaalt dat de sancties voor autofabrikanten die de doelstelling in een bepaald jaar niet halen, vanaf 2020 95 euro per geregistreerd voertuig bedragen.

9. Autoreclame

Terwijl er geleidelijk, met name via de Europese instellingen, doelstellingen worden vastgesteld om de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe voertuigen te verminderen, blijkt dat tussen november 2019 en januari 2020 meer dan twee derde van de autoreclame betrekking had op voertuigen met een hogere CO₂-uitstoot dan het gemiddelde dat in 2019 werd geregistreerd.

Volgens Pierre Ozer, hoogleraar aan de Universiteit van Luik, een specialist in de gevolgen van

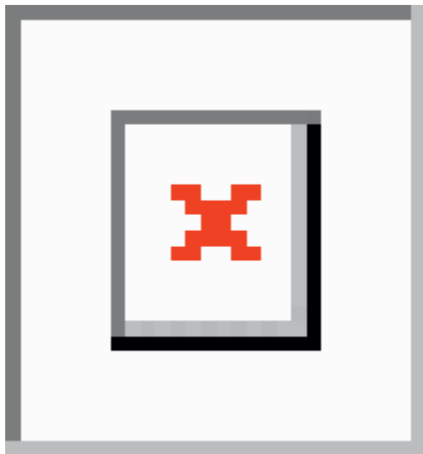
⁸ Europese Commissie, *Duurzame mobiliteit, De Europese Green Deal*, december 2019, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/nl/fs_19_6726.

⁹ Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO₂-emissionen voor nieuwe personenauto’s en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/nl/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0631>.

environnementales sur la santé publique, “une étude exhaustive des publicités pour les voitures neuves dans la presse écrite a été réalisée du 13 novembre 2019 au 19 janvier 2020 (163 publicités en 2019 et 534 en 2020). Sur base de 697 publicités analysées, il ressort que 71,3 % des messages publicitaires font la promotion de véhicules dont les émissions de CO₂ sont supérieures à la moyenne des véhicules vendus en 2019 (121,2 g/km). 53,2 % des publicités vantent des véhicules dont les émissions de CO₂ sont supérieures à 140 g/km.

Ceci pourrait partiellement expliquer pourquoi les émissions moyennes de CO₂ des véhicules neufs ne diminuent plus en Belgique depuis 2016. La Commission européenne impose aux constructeurs de respecter un plafond moyen de 95 g CO₂/km depuis 2020. Nos résultats montrent que seulement 16,1 % des publicités sont consacrées à des véhicules dont les émissions de CO₂ sont inférieures à 95 g/km¹⁰.

La corrélation entre, d’une part, l’augmentation des émissions de gaz à effet de serre imputable au parc automobile et, d’autre part, l’augmentation de la publicité pour des véhicules de plus en plus émetteurs est interpellante. Au vu des conséquences néfastes sur la sécurité routière, sur la santé ou sur le climat, les autrices estiment légitime, pertinent et nécessaire de réglementer davantage la publicité automobile dans un objectif de salubrité publique.



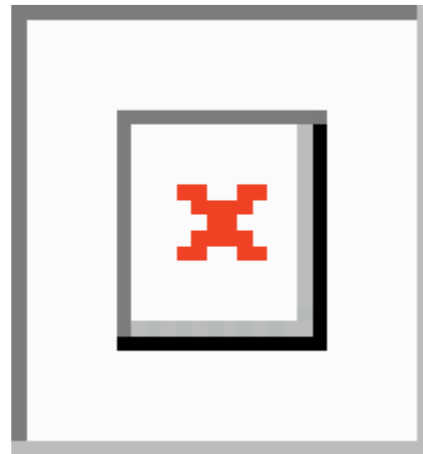
Source: https://www.iew.be/reguler-la-publicite-pour-les-voitures-est-une-revendication-raisonnable/?fbclid=IwAR15w-OAloaEp2gxL7vaFwIzKwDPzz_atzF9gF-P20aagoxdkPmDEBRpBO3I

¹⁰ Pierre Ozer, *Salon de l'auto 2020: des voitures "toujours plus durables et plus propres"*. *Vraiment?*, 2020, <https://orbi.uliege.be/bitstream/2268/243639/3/Salon%20de%20l%27auto%20durable%20-%2020200120.pdf>.

milieuveranderingen voor de volksgezondheid, werd er van 13 november 2019 tot 19 januari 2020 een exhaustieve studie gemaakt van de reclame voor nieuwe auto's in de geschreven pers (163 advertenties in 2019 en 534 in 2020). Op basis van 697 geanalyseerde advertenties blijkt dat 71,3 % van de advertenties voertuigen promoot waarvan de CO₂-uitstoot hoger is dan het gemiddelde van de in 2019 verkochte voertuigen (121,2 g/km). 53,2 % van de advertenties promoot voertuigen met een CO₂-uitstoot van meer dan 140 g/km.

Volgens dezelfde studie zou dit gedeeltelijk kunnen verklaren waarom de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe voertuigen in België sinds 2016 niet is gedaald. Fabrikanten zijn door de Europese Commissie verplicht om vanaf 2020 aan een gemiddeld energieplafond van 95 g CO₂/km te voldoen. De resultaten van de studie tonen aan dat slechts 16,1 % van de reclame wordt besteed aan voertuigen met een CO₂-uitstoot van minder dan 95 g/km¹⁰.

De correlatie tussen, enerzijds, de toename van de uitstoot van broeikasgassen door het wagenpark en, anderzijds, de toename van de reclame voor voertuigen die steeds meer uitstoten, is opvallend. Gezien de negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid, de gezondheid en het klimaat achten de auteurs het legitiem, relevant en noodzakelijk om de autoreclame verder te reguleren met het oog op de bescherming van de volksgezondheid.



Bron: https://www.iew.be/reguler-la-publicite-pour-les-voitures-est-une-revendication-raisonnable/?fbclid=IwAR15w-OAloaEp2gxL7vaFwIzKwDPzz_atzF9gF-P20aagoxdkPmDEBRpBO3I

¹⁰ Pierre Ozer, *Salon de l'auto 2020: des voitures "toujours plus durables et plus propres"*. *Vraiment?*, 2020, <https://orbi.uliege.be/bitstream/2268/243639/3/Salon%20de%20l%27auto%20durable%20-%2020200120.pdf>.

10. *Limiter la publicité pour assurer une transition progressive du parc automobile*

Afin d'atteindre les objectifs précités (Accords de Paris, Convention-cadre des Nations unies, amélioration des performances en matière d'émissions, Plan National Énergie-Climat, diminution de la pollution atmosphérique, sécurité routière etc.) et de protéger les consommateurs des multiples externalités négatives précitées, il est dès lors indispensable d'instaurer progressivement une série de mesures induisant un changement de comportement des consommateurs et des producteurs. Cette logique d'encadrement de la promotion de certains produits dans un objectif de protection de la santé des consommateurs est comparable à l'interdiction de la publicité pour les cigarettes ou les antibiotiques.

Supprimer la publicité d'une catégorie de véhicules dont la masse et la puissance sont jugées excessives rencontrerait un double objectif:

— imposer une contrainte dirigée vers l'action du producteur afin de décourager celui-ci d'investir davantage dans un modèle rentable mais excessivement polluant, sans toutefois limiter la vente de ces produits durant une période de transition;

— limiter les incitants publicitaires pour des produits qui sont socialement néfastes et dangereux pour la santé publique.

Les véhicules visés par l'interdiction de la publicité sont respectivement:

— les voitures de catégorie M₁¹¹, conçues et construites pour le transport des passagers comportant, outre le siège conducteur, huit places assises au maximum, dont les émissions de dioxyde de carbone sont supérieures à 95 g CO₂/km et/ou dont la masse en ordre de marche dépasse 1 399,99 kg.

— les véhicules utilitaires légers de catégorie N₁, conçus et construits pour le transport des marchandises et dont la masse maximale autorisée (MMA) ne dépasse pas 3,5 tonnes, dont les émissions de dioxyde de carbone sont supérieures à 147 g CO₂/km.

¹¹ Règlement (UE) 2018/858 du parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements CE n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, article 4, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R0858>.

10. *Beperking van de reclame om een geleidelijke overgang van het wagenpark te garanderen*

De onvermijdelijke voorwaarde voor het bereiken van bovengenoemde doelstellingen (Akkoord van Parijs, Raamverdrag van de Verenigde Naties, verbetering van de emissieprestaties, Nationaal Energie- en Klimaatplan, vermindering van de luchtverontreiniging, verkeersveiligheid, enz.) is de geleidelijke invoering van een reeks maatregelen die een verandering in het gedrag van zowel de consumenten als de producenten teweegbrengen met het oog op de bescherming van de consumenten tegen de hierboven genoemde meervoudige negatieve externaliteiten. Deze logica om de promotie van bepaalde producten in een kader te plaatsen met het oog op de bescherming van de gezondheid van de consument is vergelijkbaar met het verbod op reclame voor sigaretten of antibiotica.

De afschaffing van reclame voor een categorie voertuigen waarvan de massa en het vermogen als buitensporig worden beschouwd, zou aan deze tweeledige doelstelling beantwoorden:

— een beperking op te leggen die gericht is op het ontmoedigen van de producent om verder te investeren in een winstgevend maar buitensporig vervuilend model, zonder echter de verkoop van dergelijke producten gedurende een overgangperiode te beperken;

— het beperken van reclameprikkelers voor producten die sociaal schadelijk en gevaarlijk zijn voor de volksgezondheid.

De voertuigen die onder het reclameverbod vallen zijn respectievelijk:

— voertuigen van categorie M₁¹¹, voertuigen ontworpen en gebouwd voor het vervoer van personen, met ten hoogste acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend met een koolstofdioxide-uitstoot van meer dan 95 g CO₂/km en/of met een massa in rijklare toestand van meer dan 1399,99 kg;

— lichte bedrijfsvoertuigen van categorie N₁, voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen met een maximaal toegestane massa (MTM) van niet meer dan 3,5 ton met een koolstofdioxide-uitstoot van meer dan 147 g CO₂/km.

¹¹ Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van richtlijn 2007/46/EG, artikel 4, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/nl/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R0858>.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 2

L'article 1, 2°, de la loi du 24 janvier 1977 relative à la protection de la santé des consommateurs en ce qui concerne les denrées alimentaires et les autres produits définit ce qu'on entend par "autres produits". L'article 2 de la présente loi modifie l'article précité en y intégrant un point (j) et un point (k).

Les catégories de véhicules M_1 et N_1 sont ajoutés à la liste des produits pour lesquels des dispositions particulières en matière de publicité sont nécessaires dans l'intérêt de la santé publique. Il ne s'agit ni d'une dispensation de soin, ni d'une mesure de prévention, mais d'une mesure qui relève de la protection des consommateurs et concerne un risque lié à un produit particulièrement dangereux en matière de santé publique.

Art. 3

L'article 7 de la même loi définit les produits qui sont soumis à une réglementation ou une interdiction de publicité dans l'intérêt de la santé publique.

L'article 3 de la présente loi vise à préciser quels véhicules sont concernés par l'interdiction de la publicité parmi les véhicules de catégorie M_1 et N_1 . Conformément aux objectifs d'émissions spécifiques de référence prévus par le règlement (UE) 2019/631, les points 1 et 2 fixent les limites en matière d'émission de dioxyde de carbone au-delà desquelles s'applique l'interdiction de la publicité des véhicules des catégories M_1 et N_1 .

L'article fixe les limites concernant la masse en ordre de marche des véhicules de la catégorie M_1 , conformément au développement ci-avant et aux rapports mentionnés en matière de sécurité routière.

L'article définit ce qu'on entend par publicité avec une référence vers l'article I.8.,13° du Code de droit économique.¹²

L'article prévoit que le Roi fixe, par arrêté délibéré en conseil des ministres, les modalités d'exécution de l'article 7, § 3. Il prévoit également les règles d'actualisation des chiffres qui fixent les limites en matière d'émission de dioxyde de carbone et de masse en ordre de marche pour les véhicules des catégories M_1 et N_1 visés par l'interdiction de la publicité. L'évolution de ces

¹² Art. I.8.,13°: publicité: toute communication ayant comme but direct ou indirect de promouvoir la vente de produits quels que soient le lieu ou les moyens de communication mis en œuvre.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELN

Art. 2

Artikel 1, 2°, van de wet van 24 januari 1977 betreffende de bescherming van de gezondheid van de gebruikers op het stuk van de voedingsmiddelen en andere producten bepaalt wat bedoeld wordt met "andere producten". Artikel 2 van deze wet wijzigt bovengenoemd artikel door toevoeging van een punt j) en een punt k).

De voertuigcategorieën M_1 en N_1 worden toegevoegd aan de lijst van producten waarvoor specifieke bepalingen inzake reclame in het belang van de volksgezondheid nodig zijn. Het gaat hier niet om een zorgverstrekking of een preventieve maatregel, maar om een maatregel die binnen het kader van de consumentenbescherming valt met betrekking tot een risico in verband met een product dat bijzonder gevaarlijk is voor de volksgezondheid.

Art. 3

Artikel 7 van dezelfde wet definieert de producten die onderworpen zijn aan een regelgeving of een verbod op reclame in het belang van de volksgezondheid.

Artikel 3 van deze wet bepaalt op welke voertuigen het reclameverbod voor voertuigen van categorie M_1 en N_1 van toepassing is. Overeenkomstig de specifieke emissiereferentiestreefcijfers van Verordening (EU) 2019/631 worden in punten 1 en 2 de koolstofdioxide-uitstootgrenswaarden voor voertuigen van categorie M_1 en N_1 vastgesteld waarboven het reclameverbod geldt.

In het artikel worden de grenswaarden voor de massa in rijklare toestand van M_1 -voertuigen vastgesteld, overeenkomstig de bovengenoemde toelichting en de vermelde verkeersveiligheidsrapporten.

Het artikel definieert wat wordt bedoeld met reclame, met een referentie naar artikel I.8, 13°, van het Wetboek van economisch recht¹².

Punt 4 bepaalt dat de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere voorwaarden inzake de tenuitvoerlegging van artikel 7, § 3, vaststelt. Het stelt ook de actualisatieregels vast voor de cijfers die de koolstofdioxide-uitstootgrenswaarden en de massa in rijklare toestand bepalen voor de voertuigen van de categorieën M_1 en N_1 die onder het verbod op reclame

¹² Art. I.8.,13°: reclame: iedere mededeling die rechtstreeks of onrechtstreeks ten doel heeft de verkoop van producten te bevorderen, ongeacht de plaats of de aangewende communicatiemiddelen.

chiffres sera conforme aux objectifs d'émissions spécifiques de référence prévus par le règlement européen (UE) 2019/631.

Art. 4

L'article 4 inclut le nouveau § 3 de l'article 7 dans l'article 15, § 3, alinéas 1^{er} et 2, qui fixent les sanctions prévues en cas de non-observation de la loi du 24 janvier 1977 relative à la protection de la santé des consommateurs en ce qui concerne les denrées alimentaires et les autres produits.

Art. 5

L'article 5 fixe les modalités d'entrée en vigueur de la présente loi.

Sarah SCHLITZ (Ecolo-Groen)
 Tinne VAN DER STRAETEN (Ecolo-Groen)
 Vanessa MATZ (cdH)
 Georges DALLEMAGNE (cdH)

vallen. De evolutie van de cijfers zal in overeenstemming zijn met de specifieke emissiereferentiestreefcijfers van Verordening (EU) 2019/631.

Art. 4

In artikel 4 is de nieuwe § 3 van artikel 7 opgenomen in artikel 15, § 3, eerste en tweede lid, waarin de sancties zijn vastgelegd die worden opgelegd bij niet-naleving van de wet van 24 januari 1977 betreffende de bescherming van de gezondheid van de gebruikers op het stuk van de voedingsmiddelen en andere produkten.

Art. 5

In artikel 5 worden de nadere regels van inwerking-treding van deze wet vastgesteld.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

Dans l'article 1^{er} de la loi du 24 janvier 1977 relative à la protection de la santé des consommateurs en ce qui concerne les denrées alimentaires et autres produits, modifié en dernier lieu par la loi du 30 octobre 2018, le 2^o est complété par les(j) et (k) suivants:

“j). les véhicules automobiles de catégorie M₁ visés à l'article 4 du Règlement (UE) 2018/858, soit les véhicules à moteur ne comprenant pas plus de huit places assises en plus de celle du conducteur et n'ayant pas d'espace pour des passagers debout, que le nombre de places assises se limite ou non à celle du conducteur;

k). les véhicules automobiles de catégorie N₁ visés à l'article 4 du règlement (UE) 2018/858, soit les véhicules à moteur ayant une masse maximale qui n'excède pas 3,5 tonnes;”

Art. 3

L'article 7 de la même loi, modifié en dernier lieu par la loi du 30 octobre 2018, est complété par un paragraphe 3, rédigé comme suit:

“§ 3. Il est interdit de faire de la publicité:

1^o concernant les produits visés à l'article 1, 2^o, j), dont les émissions de dioxyde de carbone sont supérieures à 95 grammes par kilomètre et/ou dont la masse en ordre de marche dépasse 1399,99 kilogrammes.

2^o concernant les produits visés à l'article 1, 2^o, k), dont les émissions de dioxyde de carbone sont supérieures à 147 grammes par kilomètre.

Pour les interdictions visées aux 1^o et 2^o de l'alinéa 1^{er}, est considérée comme publicité automobile toute publicité ou tout message publicitaire, au sens de l'article 1.8.,13^o, du Code de droit économique, concernant tout véhicule automobile, quel que soit le statut juridique ou commercial de l'annonceur qui en est responsable.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 1 van de wet van 24 januari 1977 betreffende de bescherming van de gezondheid van de gebruikers op het stuk van de voedingsmiddelen en andere producten, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 30 oktober 2018, wordt de bepaling onder 2^o aangevuld met de volgende bepalingen onder j) en onder k):

“j) motorvoertuigen van categorie M₁ als bedoeld in artikel 4 van Verordening (EU) 2018/858, d.w.z. motorvoertuigen met niet meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en zonder ruimte voor staande passagiers, ongeacht of het aantal zitplaatsen beperkt is tot de bestuurderszitplaats;

k) motorvoertuigen van categorie N₁ als bedoeld in artikel 4 van Verordening (EU) 2018/858, d.w.z. motorvoertuigen met een maximummassa van ten hoogste 3,5 ton;”

Art. 3

Artikel 7 van dezelfde wet, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 30 oktober 2018, wordt aangevuld met een paragraaf 3, luidende:

“§ 3. Het is verboden om reclame te maken:

1^o voor de producten bedoeld in artikel 1, 2^o, j), waarvan de koolstofdioxide-uitstoot meer dan 95 gram per kilometer bedraagt en/of waarvan de massa in rijklare toestand meer dan 1 399,99 kilogram bedraagt.

2^o voor de producten bedoeld in artikel 1, 2^o, k), waarvan de koolstofdioxide-uitstoot meer dan 147 gram per kilometer bedraagt.

Voor de verbodsbepalingen bedoeld in de bepalingen onder 1^o en 2^o van het eerste lid wordt elke reclame of reclameboodschap in de zin van artikel 1.8.,13^o, van het Wetboek van economisch recht met betrekking tot elk motorvoertuig, ongeacht de wettelijke of commerciële status van de adverteerder die ervoor verantwoordelijk is, beschouwd als motorvoertuigreclame.

Sont concernés les supports publicitaires présents à l'intérieur et à l'extérieur des lieux de vente. Ceci concerne les messages diffusés par voie d'affichage, par média électronique, dans la presse, par les services de télévision ou de radio-télévision, au cinéma, sur la correspondance publicitaire destinée aux particuliers et sur les imprimés publicitaires distribués au public.

Le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, fixe les modalités d'exécution du présent paragraphe et actualise au minimum tous les trois ans les chiffres mentionnés aux points 1° et 2° de l'alinéa 1^{er} relatifs à la consommation des émissions de dioxyde de carbone conformément aux objectifs d'émissions spécifiques de référence prévus par le Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019".

Art. 4

Dans l'article 15 de la même loi, modifié en dernier lieu par la loi du 30 octobre 2018, au paragraphe 3, sont apportées les modifications suivantes:

1° dans l'alinéa 1^{er}, avant les mots "de la présente loi" sont insérés les mots "et de l'article 7, § 3";

2° dans l'alinéa 2, après les mots "article 7, § 2bis" sont insérés les mots "et de l'article 7, § 3".

Art. 5

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

20 mai 2020

Sarah SCHLITZ (Ecolo-Groen)
Tinne VAN DER STRAETEN (Ecolo-Groen)
Vanessa MATZ (cdH)
Georges DALLEMAGNE (cdH)

Het gaat om reclamemedia die binnen en buiten de verkooppunten aanwezig zijn en om berichten die worden verspreid door middel van affiches, elektronische media, in de pers, door televisie- of radiotelevisiediensten, in bioscopen, op voor particulieren bestemde reclamecorrespondentie en op voor het publiek bestemd reclamedrukwerk.

De Koning stelt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere voorwaarden inzake de tenuitvoerlegging van dit lid vast en werkt ten minste om de drie jaar de in de bepalingen onder 1° en 2° van het eerste lid vermelde cijfers betreffende het verbruik van koolstofdioxide-uitstoot bij, overeenkomstig de specifieke emissiereferentiestreefcijfers van Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019".

Art. 4

In artikel 15 van dezelfde wet, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 30 oktober 2018, in paragraaf 3, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid, vóór de woorden "van deze wet", worden de woorden "en van artikel 7, § 3" ingevoegd;

2° in het tweede lid, na de woorden "artikel 7, § 2bis" worden de woorden "en artikel 7, § 3" ingevoegd.

Art. 5

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

20 mei 2020