



Beslissing van de Reclame Code Commissie

In de zaak van : T. Zorn, wonende te Utrecht, klager,
tegen : Bestuur Regio Utrecht, hierna ook BRU, gevestigd te Utrecht,
adverteerder.

De procedure

Klager heeft bij e-mail van 20 december 2013 bezwaar gemaakt tegen na te noemen reclame-uitingen. De klacht is op 9 januari 2014 in behandeling genomen.

Adverteerder heeft bij brief van 21 januari 2014 verweer gevoerd.

Klager repliceerde bij e-mail van 18 maart 2014.

Adverteerder dupliceerde bij brief van 4 april 2014.

De Reclame Code Commissie (hierna: de Commissie) heeft de klacht behandeld in haar vergadering van 10 april 2014.

Klager lichtte zijn klacht ter vergadering toe en werd vergezeld door B. Nijssen. Namens adverteerder verschenen M.H. Hartog, mr. D. van Wijk-Klomp en M. Monrooij.

De bestreden reclame-uitingen

Het betreft de op nieuwe in Utrecht rijdende OV-bussen aangebrachte teksten:

“Schone bus: 50% minder fijnstof” en

“Schone bus: 80% minder stikstof”.

Een kopie van de door klager overgelegde foto van deze teksten is aan deze uitspraak gehecht.

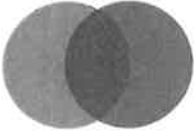
De klacht

Ingevolge artikel 3 van de Milieu Reclame Code (MRC) dient een milieuclaim aantoonbaar juist te zijn. Bij adverteerder zijn meetrappen van de emissies van de bussen opgevraagd, maar deze waren niet voorhanden.

Het verweer

De milieuclaims zijn juist. De nieuwe, sinds 8 december 2013 door Utrecht rijdende bussen zijn getest en gecertificeerd als voldoende aan de strenge (en nog niet verplichte) Euro 6-norm en zij stoten ten minste 80% minder stikstofoxiden, respectievelijk 50% minder fijnstof uit dan de vroegere Euro 5-norm bussen. Op een aantal bussen, type Mercedes Citaro Euro 6 is met stickers deze tekst aangebracht om de omwonenden te attenderen op de verbetering. Op adverteerders website staat sinds november 2013 een toelichting op de verbeterde milieu-eigenschappen.

Grondslag voor de bewering is gelegen in de Europese normen voor emissies van zware bedrijfsvoertuigen. Adverteerder heeft in het bestek voorgeschreven dat de



Dossier 2014 00014

nieuwe bussen moeten voldoen aan de Euro 6 norm en de bussen die door Qbuzz zijn ingezet van het type Mercedes Citaro Euro 6 zijn alle voorzien van een certificaat dat het betreffende voertuig inderdaad aan die norm voldoet.

Het toepasselijke document is Verordening (EU) Nr. 582-2011 van de Europese Commissie van 25 mei 2011, waarbij als Bijlage I de tabel is opgenomen met uitstootlimieten. In dit verband zijn relevant de Euro VI-emissiegrenswaarden, in het bijzonder de NOx (stikstofoxiden) en het fijnstof, beide uitgedrukt in milligram per eenheid motorvermogen.

De Euro 6-normen voor NOx en fijnstof zijn respectievelijk 400 (of -gemeten via de WHTC-methode- 460) en 10 mg/kWh.

De Euro 5-normen voor NOx en fijnstof zijn respectievelijk 2.000 en 20 mg/kWh.

De verbetering voor NOx van Euro 5 naar Euro 6 is 80% (van 2.000 naar 400 mg/kWh) en de verbetering voor fijnstof van Euro 5 naar Euro 6 is 50% (van 20 naar 10 mg/kWh).

Voor de via de WHTC-methode gemeten NOx-waarden is de verbetering iets geringer, namelijk 77% (van 2.000 naar 460 mg/kWh), maar dit wordt door andere factoren ruimschoots gecompenseerd. Zo bestond het wagenpark dat door de nieuwe bussen werd vervangen voor het overgrote deel uit voertuigen die aan minder strenge eisen voldeden dan de Euro 5-norm. Er is echter uitsluitend een vergelijking gemaakt met de relatief schoonste bussen die werden vervangen. Dit betekent dat het verschil voor de omwonenden veel groter is dan de teksten op de bussen doen vermoeden.

Voorts heeft de leverancier van de motoren type OM936h 220kW, waarmee de Euro-6 norm bussen zijn uitgerust, testresultaten van deze motoren ter beschikking gesteld waaruit blijkt dat de NOx-uitstoot ruim binnen de 400 en 460 mg-limiet blijft en dat de PM- of fijnstof-uitstoot ruim beneden de grens van 10 mg/kWh ligt.

Ook heeft Qbuzz gesteld dat de bussen gedurende tien jaar aan de Euro 6-norm zullen voldoen.

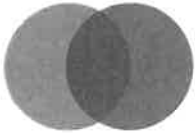
Klager verzocht om inzage in meetrapporten van praktijkproeven waaruit blijkt dat er daadwerkelijk door de 138 Mercedes Citaro bussen 80% minder stikstofoxide, respectievelijk stikstofdioxide en 50% minder fijnstof in grammen per afgelegde kilometer wordt uitgestoten, maar dergelijke specifieke meetrapporten zijn er niet. Voor zover er meetrapporten zijn, zijn deze uitgedrukt in grammen per eenheid motorvermogen en niet per kilometer.

De gewraakte beweringen op de nieuwe bussen zijn voldoende onderbouwd zodat de klacht dient te worden afgewezen.

De repliek

Klager heeft -kort samengevat- hierop nog als volgt gereageerd.

- De claim luidt "80% minder stikstof", maar in werkelijkheid gaat het om stikstofoxiden.
- Adverteerder heeft het certificaat met betrekking tot de bussen nog steeds niet overgelegd. Het A4-tje met meetgegevens van de busmotor, volgens adverteerder aangeleverd door de fabrikant, ziet er niet uit als deugdelijk bewijsmateriaal.
- Meetgegevens van motoren op een testbank zijn weergegeven in gram per kilowatt uur, maar meetgegevens van bussen als geheel worden weergegeven in grammen per afgelegde kilometer.
- De emissie van fijnstof van motorvoertuigen komt niet alleen uit de uitlaatgassen maar ook van slijtage van remmen en banden.



3. Wat partijen echter verdeeld houdt is het feit dat adverteerder op de bussen het resultaat heeft vermeld, gemeten in een laboratorium op een testbank, terwijl - naar klager niet dan wel onvoldoende weersproken heeft gesteld - de uitstoot die de bussen in de praktijk tot gevolg hebben, (aanzienlijk) minder gunstig is dan de vermelding op de bussen doet vermoeden.

Op zichzelf acht de Commissie het toelaatbaar dat adverteerder zich bij de vermelding van uitstootgegevens in de uitingen heeft gebaseerd op resultaten gemeten op een testbank, aangezien deze tot stand zijn gekomen op basis van binnen Europa gestandaardiseerde metingen. Nu deze resultaten echter - naar algemeen bekend verondersteld mag worden - een positiever beeld geven van de uitstoot dan waarvan in de praktijk sprake is, dient bij de vermelding op de bussen een verwijzing te zijn opgenomen naar een website of anderszins, waar men een toelichting kan vinden op de gewraakte mededelingen.

Nu een dergelijke verwijzing ontbreekt, acht de Commissie de mededelingen "50% minder fijnstof" en "80% minder stikstof" onvolledig en daardoor te absoluut en in strijd met artikel 2 MRC.

4. Voorts maakte klager bezwaar tegen het gebruik van het woord "stikstof" aangezien het in werkelijkheid gaat om de uitstoot van stikstofoxiden. Ten aanzien hiervan overweegt de Commissie dat de gemiddelde consument deze mededeling, gezien het kader waarin deze wordt gedaan, zal opvatten in de door adverteerder bedoelde zin, namelijk als stikstofoxiden. Om die reden wijst de Commissie dit onderdeel van de klacht af.

De beslissing

Op grond van het hierboven onder 3 overwogene acht de Commissie de reclame-uitingen in zoverre in strijd met artikel 2 MRC en beveelt zij adverteerder aan om niet meer op een dergelijke wijze reclame te maken. Voor het overige wijst de Commissie de klacht af.

Partijen hebben, voor zover zij in het ongelijk zijn gesteld, de mogelijkheid tegen deze uitspraak beroep aan te tekenen bij het College van Beroep, onder gelijktijdige storting van het voor de behandeling van het beroep verschuldigde bedrag. Het beroepschrift dient binnen 14 dagen na dagtekening van deze uitspraak in het bezit te zijn van het College van Beroep, waarvan het secretariaat gevestigd is te Amsterdam. Het postadres van het secretariaat is: postbus 75684, 1070 AR Amsterdam.

De voorzitter

Mr. D.H. Beukenhorst

De secretaris

Mr. A.E. de Gelder

Gewezen door mr. D.H. Beukenhorst, voorzitter, en mr. C.S. Avendaño Canto, K. Buitenhuis en mr. A.K. Evers, leden en mr. A.E. de Gelder, plv. lid en secretaris Amsterdam, 22 april 2014



Dossier 2014 00014

- Praktijkmetingen aan Euro 6 bussen in Nederland zijn er nog niet. Er zijn wel meetresultaten van Euro 6 personenauto's en daaruit blijkt dat de praktijkemissies flink hoger zijn dan de typegoedkeuring.
- Begin februari 2014 zijn aan één van de 12 meter lange bussen door TNO praktijkmetingen uitgevoerd. De meetresultaten daarvan worden gepresenteerd in grammen per afgelegde kilometer. Zo "specifiek" was klagers verzoek dus niet.
- De Gemeente Utrecht en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu blijken de gewraakte milieucclaims nog niet bewezen te achten, getuige de door klager overgelegde artikelen.
- Indien gesproken was van een "schonere bus" in plaats van een "schone bus" zou dat niet tot de onderhavige klacht hebben geleid.

De dupliek

Adverteerder handhaaft zijn bij verweerschrift ingenomen standpunt. Voorts stelt adverteerder dat rijproeven nuttig zijn maar niet leiden tot gestandaardiseerde uitkomsten die een zuivere vergelijking met oudere voertuigen mogelijk maken.

Mondelinge behandeling

Partijen hebben hun standpunt gehandhaafd en nader toegelicht

Het oordeel van de Commissie

1. De Commissie stelt voorop dat de claims "Schone bus: 50% minder fijnstof" en "Schone bus: 80% minder stikstof" milieucclaims zijn in de zin van artikel 1 van de Milieu Reclame Code (MRC) aangezien daarin expliciet wordt gerefereerd aan milieuaspecten van de in Utrecht rijdende OV-bussen waarop deze claims zijn aangebracht. Ingevolge artikel 2 MRC mogen milieucclaims geen mededelingen bevatten waardoor de consument misleid kan worden over aan de bussen verbonden milieuaspecten en ingevolge artikel 3 MRC dient de adverteerder de juistheid van de gebezigde claims aan te tonen.

2. De gebezigde milieucclaims zijn aangebracht op een aantal van de nieuwe sinds 8 december 2013 in Utrecht rijdende bussen van het type Mercedes Citaro Euro 6 en deze bussen zijn, naar adverteerder stelt, voorzien van een certificaat dat de voertuigen voldoen aan de Euro 6-norm. Voorts heeft de leverancier Daimler/EvoBus Nederland eigen testresultaten ter beschikking gesteld van de motoren van het type OM936h 220 kW, waaruit blijkt dat de NOx-uitstoot ruim binnen de 400 of 460 mg-limiet blijft en de PM- of fijnstofuitstoot ruim beneden de grens van 10 mg/kWh blijft. Klager stelt dat de overgelegde meetgegevens van de motoren er niet als deugdelijk bewijsmateriaal uitzien, maar de Commissie acht het voldoende aannemelijk dat deze gegevens afkomstig zijn van de leverancier van de motoren, waaronder de motor van het type OM 936h 220kW, waarmee de bewuste Euro 6-norm bussen zijn uitgerust. Naar het oordeel van de Commissie heeft adverteerder aannemelijk gemaakt dat de nieuwe Euro 6-norm bussen voldoen aan de typegoedkeuringstest en dat de emissie van NOx en fijnstof blijft binnen de hiervoor vermelde grenswaarden. De Commissie wil voorts aannemen dat volgens de meetresultaten uitgevoerd op een testbank de nieuwe Euro 6-norm bussen vergeleken met de oude Euro 5-norm bussen een uitstoot van "50% minder fijnstof" en "80% minder stikstof" tot gevolg hebben.

2014/00014

