

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2022/33418]

30 JUNI 2022. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lageemissiezone gericht op de invoering van de criteria voor 2025-2036. — Erratum

In het *Belgisch Staatsblad* van 11 juli 2022, akte n° 2022/15259

VERSLAG AAN DE REGERING

Bijlage: “Verslag aan de Regering naar aanleiding van de publicatie in het *Belgisch Staatsblad* van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 30/06/2022 tot wijziging van het besluit van de Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone met het oog op de bepaling van de toegangs criteria voor de periode 2025 – 2036”

Het besluit van de Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone (LEZ) stelt de criteria vast voor de toegang van voertuigen tussen 2018 en 2025. In deze eerste fase worden de oudste voertuigen aangepakt, met als hoofddoel de concentraties black carbon en fijn stof te verminderen en aan de luchtkwaliteitsnorm voor NO₂ te voldoen zoals opgenomen in Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht. Het initiële besluit had alleen betrekking op de voertuigcategorieën M1 (personenauto's), M2 (minibussen), M3 (bussen) en N1 (bestelwagens). Het wijzigingsbesluit bevat twee belangrijke uitbreidingen: de uitbreiding van het toepassingsgebied van de LEZ tot gemotoriseerde tweewielers en vrachtwagens enerzijds, en het verderzetten van de kalender met toegangs criteria voor de periode na 2025 anderzijds. Deze aanscherping bestrijkt de periode 2025-2036 en strekt zich uit tot een volledig verbod op diesel en benzine/CNG/LPG voor bepaalde categorieën voertuigen.

Een ontwerpbesluit werd na goedkeuring door de regering in eerste lezing meegedeeld aan de Europese Commissie op 17 augustus 2021 in toepassing van richtlijn 2015/1535/EU van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij. De Europese Commissie heeft hierop op 18 november 2021 opmerkingen over gemaakt. Volgens de Europese Commissie kon de ontworpen regeling gerechtvaardigd worden op basis van artikel 36 Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie, indien deze proportioneel was met het beoogde doel. De proportionaliteit van de ontworpen regeling werd verder uiteengezet in een antwoord overgemaakt op 8 maart 2022. Hierin werd ook verder ingegaan op het mogelijk gebruik van de geofencingtechnologie voor plug-in hybride voertuigen.

Hieronder wordt verder ingegaan op de verschillende artikelen van het wijzigingsbesluit.

Artikel 1

Artikel 1 bevat verscheidende definities, om rekening te houden met het ruimere toepassingsgebied van de lage-emissiezone.

Art. 2

Artikel 3 van het besluit van 25 januari 2018 wordt gewijzigd om te stellen dat de hybride voertuigen op dezelfde wijze behandeld worden als de voertuigen met een verbrandingsmotor, op basis van de aanwezige verbrandingsmotor. Een hybride voertuig met zowel een benzinemotor als een elektrische motor zal bijvoorbeeld de kalender volgen voor de andere benzinevoertuigen van zijn categorie. Zowel voertuigen met plug-in hybride motorisatie als andere hybride voertuigen vallen onder het begrip hybride voertuig.

Art. 3

Artikel 5 van hetzelfde besluit van 25 januari 2018 wordt aangevuld met de kalender voor de periode vanaf 1 januari 2025. Omwille van de leesbaarheid is ervoor gekozen om het volledige artikel te vervangen. Daarnaast zijn er nieuwe afwijkingen mogelijk voor voertuigen voor de productie van audiovisuele films, mobiele kranen, voertuigen van klasse M2 en M3 van klasse I, II en A met een plug-in hybride motorisatie die uitgerust zijn met geofencingtechnologie, voertuigen voor uitzonderlijk vervoer en voertuigen van categorie M1 met 8 zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, van categorie M2, M3 en van categorie N1 die exclusief worden ingezet voor het schoolvervoer en voor het collectief vervoer van personen met een handicap, in voorvallend geval, samen met hun materiaal of goederen, en die voor het eerst ingeschreven zijn voor 31 december 2025, en dit tot het voertuig in kwestie de levensduur van 11 jaar bereikt vanaf de eerste inschrijvingen.

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2022/33418]

30 JUIN 2022. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions visant à introduire les critères pour la période 2025-2036. — Erratum

Au *Moniteur belge* du 11 juillet 2022, acte n° 2022/15259

RAPPORT AU GOUVERNEMENT

Annexe : « Rapport au gouvernement suite à la publication au *Moniteur belge* de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 30/06/2022 modifiant l'arrêté du Gouvernement du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions visant à déterminer les critères d'accès pour la période 2025-2036 »

L'arrêté du Gouvernement du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions (LEZ) fixe les critères d'accès des véhicules entre 2018 et 2025. Durant cette première phase, le gouvernement s'attaque aux véhicules les plus anciens avec pour objectif principal de réduire les concentrations de carbone noir et de particules fines et de répondre à la norme de qualité de l'air pour le dioxyde d'azote (NO₂) telle que visée dans la Directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe. L'arrêté initial portait uniquement sur les catégories de véhicules M1 (voitures particulières), M2 (minibus), M3 (bus) et N1 (camionnettes). L'arrêté modificatif contient deux extensions importantes : l'extension du champ d'application de la LEZ aux deux-roues motorisés (catégorie L) et aux camions (catégories N2 et N3), d'une part, et l'ajout au calendrier des critères d'accès pour la période après 2025, d'autre part. Ce renforcement couvre la période 2025-2036 et s'étend à une interdiction totale du diesel et de l'essence/CNG/LPG pour certaines catégories de véhicules.

Un projet d'arrêté approuvé par le gouvernement en première lecture a été notifié à la Commission européenne le 17 août 2021 en application de la Directive 2015/1535/UE du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information. La Commission européenne a transmis ses observations à ce sujet le 18 novembre 2021. Selon la Commission européenne, le projet de réglementation pourrait se justifier sur la base de l'article 36 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne s'il était proportionné à l'objectif poursuivi. La proportionnalité du projet de réglementation a été exposée plus en détail dans une réponse transmise le 8 mars 2022. La question de l'utilisation potentielle de la technologie de geo-fencing pour les véhicules plug-in hybrides y a également été abordée en détail.

Les différents articles de l'arrêté modificatif sont commentés en détail ci-après.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} contient différentes définitions afin de tenir compte du champ d'application élargi de la zone de basses émissions.

Art. 2

L'article 3 de l'arrêté du 25 janvier 2018 est modifié et dispose désormais que les véhicules hybrides sont traités comme les véhicules équipés d'un moteur à combustion, sur la base du moteur à combustion présent. Un véhicule hybride équipé à la fois d'un moteur à essence et d'un moteur électrique, par exemple, suivra le calendrier des autres véhicules à essence de sa catégorie. Tant les véhicules à motorisation plug-in hybride que les autres véhicules hybrides répondent à la définition de véhicule hybride.

Art. 3

L'article 5 du même arrêté du 25 janvier 2018 est complété par le calendrier pour la période à partir du 1^{er} janvier 2025. Pour des raisons de lisibilité, il a été décidé de remplacer l'article tout entier. De nouvelles dérogations sont également possibles pour les véhicules adaptés spécialement pour la production de films, les grues mobiles, les véhicules de la catégorie M2 et M3 de classe I, II et A à motorisation plug-in hybride équipés de la technologie de geo-fencing, les transports exceptionnels et les véhicules de la catégorie M1 comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises, les véhicules de la catégorie M2, M3 et les véhicules de la catégorie N1 qui sont utilisés exclusivement pour le transport scolaire et le transport collectif de personnes avec un handicap, avec leur matériel ou marchandises le cas échéant, et qui ont été immatriculés pour la première fois avant le 31 décembre 2025, et ce jusqu'à ce que le véhicule en question atteigne l'âge de 11 ans à compter de la date de la première immatriculation.

Het nieuwe artikel 5, § 3 verduidelijkt dat de afwijkingen toegekend worden door Brussel Fiscaliteit, in overeenstemming met artikel 3.2.16, § 2, derde lid van de Ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing ("BWLKE"). De procedure wordt verder uiteengezet in artikel 8.

Art. 4

Artikel 4 wijzigt artikel 6 van hetzelfde besluit van 25 januari 2018 met betrekking tot de LEZ-dagpas op volgende vlakken:

- Verhoging van het aantal dagpassen dat aangekocht kan worden van 8 naar 24 per jaar: vanaf 15 juli 2022 zal het aantal mogelijke passen dat gekocht kan worden, worden verhoogd. Voor het jaar 2022 zullen er maximaal 24 passen per voertuig gekocht kunnen worden.

Een verhoging van het aantal dagpassen zal maar een beperkte impact hebben op het leefmilieu. Een niet-toegelaten voertuig kan zich immers maximaal maar 24 dagen per dag met een dagpas in de lage-emissiezone verplaatsen. Daarnaast vormt de verhoging van het aantal dagpassen een maatregel in het algemeen belang. Het instrument van de dagpas biedt namelijk een zekere flexibiliteit. Zo kan de dagpas onder meer aan personen of ondernemingen die op occasionele basis zich toch nog in de lage-emissiezone te verplaatsen met een niet-toegelaten voertuig. Gelet op de verstrenging van de toegangscriteria (en de versterking van de bescherming van het leefmilieu) is het daarbij ook noodzakelijk om flankerende maatregelen te nemen om personen of ondernemingen die over weinig alternatieven beschikken (bv. door hun lage inkomen, handicap, ziekte of andere omstandigheden buiten de wil van de bestuurder van het voertuig) toch toe te laten om zich op occasionele basis in de lage-emissiezone te verplaatsen met een niet-toegelaten motorvoertuig tegen een relatief beperkte kostprijs in vergelijking met het vervangen van een voertuig. De verhoging van het aantal dagpassen heeft dus een sociaal en economisch oogmerk.

- Differentiatie van de retributie afhankelijk van het type voertuig. De prijs voor een dagpas voor motorvoertuigen van categorie L zal 20 euro bedragen, voor voertuigen van categorie N2 en N3, 50 euro en voor alle andere voertuigen 35 euro (dit is de huidige prijs van een dagpas). Deze retributie weerspiegelt zowel de milieukost vanwege de impact van het voertuig op de luchtkwaliteit en de emissies van CO₂, als de administratiekosten en het economisch voordeel dat de eigenaar van het voertuig heeft omdat hij of zij het voertuig in kwestie niet moet vervangen.

In vergelijking met andere voertuigcategorieën is de impact op de luchtkwaliteit en de uitstoot van broeikasgassen van L-voertuigen (gemotoriseerde twee-, drie- en vierwielers) relatief beperkt. Daarnaast is ook de gemiddelde aankoopprijs van een L-voertuig lager in vergelijking met de andere categorieën motorvoertuigen. Het verschillende tarief is dan ook redelijk gerechtvaardigd met het oog op de impact op de luchtkwaliteit en de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen.

Vrachtwagens van meer dan 3,5 ton (voertuigen van categorie N2 en N3) hebben echter hogere emissies, in vergelijking met andere voertuigcategorieën. De verhoging van de prijs van de dagpas ten opzichte van de andere categorieën weerspiegelt dan ook de hogere impact op de luchtkwaliteit en de uitstoot van broeikasgassen. Daarnaast ligt de aankoopprijs van een voertuig van categorie N2 en N3 ook hoger dan voor de andere voertuigcategorieën, waardoor het economisch voordeel van de dagpas ook hoger is. Het verschillende tarief is dan ook redelijk gerechtvaardigd.

Art. 5

Artikel 8 van het Besluit van 25 januari 2018 wordt gewijzigd om de afwijkingprocedure, uiteengezet in overeenstemming met artikel 3.2.16, § 2, derde lid BWLKE te verduidelijken:

- Wat betreft de voertuigen opgenomen in ontworpen artikel 5, § 2, 1° (indien het voertuig niet ingeschreven is in België), 2°, 3°, 4°, en 7° tot en met 14°: de aanvrager van de afwijking dient zich op eigen initiatief te richten tot Brussel Fiscaliteit voor het aanvragen van de afwijking voor het voertuig in kwestie;

- Wat betreft de voertuigen opgenomen in ontworpen artikel 5, § 2, 1° (indien het voertuig ingeschreven is in België), 5°, 6° en 15° tot en met 18°: Brussel Fiscaliteit zal op eigen initiatief de afwijkingen toekennen, aangezien zij over voldoende informatie beschikt over welk type voertuig het gaat op basis van de informatie opgenomen in het repertorium van de voertuigen (DIV-databank) en de gegevens die bekomen worden na registratie zoals bedoeld in artikel 3.2.16, § 2 en § 3 BWLKE.

Le nouvel article 5, § 3 précise que les dérogations sont accordées par Bruxelles Fiscalité, conformément à l'article 3.2.16, § 2, alinéa trois de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie (« COBRACE »). La procédure est exposée plus en détail dans l'article 8.

Art. 4

L'article 4 modifie l'article 6 du même arrêté du 25 janvier 2018 concernant le pass LEZ d'une journée sur les points suivants :

- Augmentation du nombre de pass LEZ d'une journée qui peut être acheté sur une année calendrier de 8 à 24 : le nombre de pass qu'il sera possible d'acheter augmentera à partir de l'entrée en vigueur de l'arrêté. Pour l'année 2022, il sera possible d'acheter un maximum de 24 pass par véhicule.

L'augmentation du nombre de pass d'une journée aura un impact limité sur l'environnement. Un véhicule non autorisé pourra en effet se déplacer au maximum 24 jours par année avec un pass d'une journée dans la zone de basses émissions. L'augmentation du nombre de pass d'une journée constitue par ailleurs une mesure d'intérêt général. L'instrument qu'est le pass d'une journée offre en effet une certaine flexibilité. Le pass d'une journée permet entre autres aux personnes ou aux entreprises de se déplacer occasionnellement dans la zone de basses émissions avec un véhicule non autorisé. Eu égard au renforcement des critères d'accès (et au renforcement de la protection de l'environnement), il est également nécessaire à cet égard de prendre des mesures d'accompagnement afin de permettre aux personnes ou aux entreprises qui disposent de peu d'alternatives (par exemple en raison de leur bas revenu, d'un handicap, d'une maladie, de circonstances indépendantes de la volonté du conducteur) de se déplacer occasionnellement dans la zone de basses émissions avec un véhicule à moteur non autorisé à un coût relativement limité comparativement à celui du remplacement du véhicule. L'augmentation du nombre de pass d'une journée poursuit donc un but économique et social.

- Différenciation de la rétribution en fonction du type de véhicule. Le prix d'un pass d'une journée pour les véhicules à moteur de la catégorie L sera de 20 euros. Il sera de 50 euros pour les véhicules de la catégorie N2 et N3 et de 35 euros (ce qui correspond au prix actuel d'un pass d'une journée) pour tous les autres véhicules. Cette rétribution reflète à la fois le coût environnemental lié à l'impact du véhicule sur la qualité de l'air et aux émissions de CO₂, le coût administratif et l'avantage économique pour le propriétaire du véhicule qui découle du fait qu'il ne doit pas remplacer le véhicule en question.

Comparativement à d'autres catégories de véhicules, l'impact sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre des véhicules de la catégorie L (deux-roues, tricycles et quadricycles motorisés) par kilomètre parcouru est relativement limité. Par ailleurs, le prix d'achat moyen d'un véhicule de la catégorie L est plus faible comparativement aux autres catégories de véhicules à moteur. La différence de tarif est dès lors raisonnablement justifiée en vue de l'amélioration de l'impact sur la qualité de l'air et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Les camions de plus de 3,5 tonnes (véhicules de la catégorie N2 et N3), en revanche, ont des émissions plus élevées comparativement à d'autres catégories de véhicules. L'augmentation du prix du pass d'une journée par rapport aux autres catégories reflète dès lors l'impact plus élevé sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, le prix d'achat d'un véhicule de la catégorie N2 et N3 est plus élevé que pour les autres catégories de véhicules, de sorte que l'avantage économique du pass d'une journée est également plus élevé. La différence de tarif est dès lors raisonnablement justifiée.

Art. 5

L'article 8 de l'arrêté du 25 janvier 2018 est modifié en vue de clarifier la procédure de dérogation exposée conformément à l'article 3.2.16, § 2, alinéa trois COBRACE :

- En ce qui concerne les véhicules visés à l'article 5, § 2, 1° (si le véhicule n'est pas immatriculé en Belgique), 2°, 3°, 4°, et 7° à 14° inclus, en projet : le demandeur doit s'adresser de sa propre initiative à Bruxelles Fiscalité pour demander la dérogation pour le véhicule en question ;

- En ce qui concerne les véhicules visés à l'article 5, § 2, 1° (si le véhicule est immatriculé en Belgique), 5°, 6° et 15° à 18° inclus, en projet : Bruxelles Fiscalité accordera les dérogations de sa propre initiative, vu qu'elle dispose de suffisamment d'informations sur le type de véhicule dont il s'agit sur la base des informations reprises dans le répertoire des véhicules (base de données de la DIV) et des données obtenues après enregistrement, telles que visées à l'article 3.2.16, § 2 et § 3 COBRACE.

Art. 6

Artikel 6 vult artikel 10 van het Besluit van 25 januari 2018 aan om de personeelsleden van Brussel Mobiliteit aan te duiden die belast worden met de mobiele controle.

Art. 7

Artikel 7 vult in artikel 11 van het Besluit van 25 januari 2018 de woorden "Brussel Fiscaliteit" telkens aan met de woorden "Brussel Mobiliteit", met het oog op de eedaflegging van de personeelsleden die belast worden met de mobiele controle.

Art. 8

Artikel 8 vult in artikel 12 van het Besluit van 25 januari 2018 de nodige bepalingen aan met betrekking tot de legitimatie van de personeelsleden van Brussel Mobiliteit belast met de mobiele controle.

Art. 9

Artikel 9 bevat volgende wijzigingen aan artikel 18 van het Besluit van 25 januari 2018:

- Het tweede lid van artikel 18 wordt aangevuld met de bepaling dat de gegevens zoals bedoeld in nummers 1°, 2°, 4°, 5°, 7° en 8° van artikel 17 van het Besluit van 25 januari 2018 ook gebruikt kunnen worden voor het versturen van waarschuwingsbrieven tijdens de overgangperiode voorzien in artikel 20 van het Besluit van 25 januari 2018;

- Een nieuw lid wordt toegevoegd om het jaarlijks evaluatierapport van de lage-emissiezone toe te zenden aan het Comité van klimaatexperts dat is opgericht bij artikel 1.5.1, § 2 BWLKE. Op verzoek van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering kan het Comité van klimaatexperts aanbevelingen doen over de ontwikkeling en de geschiktheid van de toegangsbeperking tot de LEZ.

Art. 10

Artikel 10 wijzigt artikel 19 van het Besluit van 25 januari 2018 opdat er, vanaf 1 januari 2025, ook geen nieuwe boete kan opgelegd worden binnen de ononderbroken periode van 3 maanden waarin een verwittiging werd opgelegd nadat de eigenaar of bestuurder zich tijdens de overgangperiode binnen de lage-emissiezone heeft begeven met een voertuig dat niet meer toegelaten is.

Art. 11

Artikel 11 wijzigt artikel 20, tweede lid van het Besluit van 25 januari 2018 en bevat een nieuwe definitie van overgangperiode, zoals bedoeld in artikel 3.4.1/1, § 3 BWLKE. De overgangperiode zal vanaf 1 januari 2025 gelden per betrokken voertuig, vanaf de eerste dag van de verstrenging in kwestie (op 1 januari) tot en met de eerste dag dat een overtreding wordt vastgesteld voor het voertuig. Er worden nog steeds controles uitgevoerd tijdens deze periodes, maar de bestuurders en/of eigenaars van de voertuigen in overtreding krijgen een verwittiging in plaats van een boete. Er is sprake van een overtreding voor elke inbreuk op de artikel 3.2.16 tot en met 3.2.27 BWLKE en de uitvoeringsbesluiten hiervan (art. 3.4.1/1 BWLKE).

Het volgende voorbeeld kan gegeven worden: Een voertuig van categorie M1 met dieselmotor met Euronorm 5 begeeft zich op 10 januari 2025 in de lage-emissiezone. Dit vormt een overtreding. Aangezien het gaat om de eerste overtreding krijgt de bestuurder en/of eigenaar van het voertuig een waarschuwing en geen boete. Ditzelfde voertuig begeeft zich op 10 februari 2025 opnieuw in de LEZ: dit is een overtreding, maar op dat moment is de gedoogperiode van kracht. Er wordt geen boete opgelegd. Op 15 april 2025 rijdt het voertuig opnieuw in de lage-emissiezone. De bestuurder van het voertuig zal een boete ontvangen aangezien de overgangperiode en de gedoogperiode voorbij zijn.

Dit houdt ook in dat overgangperiode geval per geval zal verschillen. Voor de voertuigen die de eerste 3 maanden in de LEZ rijden, wordt de overgangperiode korter. Voor de voertuigen die pas later voor het eerst in de LEZ rijden, is de overgangperiode langer. In de praktijk moeten we ook rekening houden met de gedoogperiode van 3 maanden die vanaf dan ook zal gelden na een waarschuwing. De gedoogperiode laat toe aan de administratie om de gegevens te verwerken om de waarschuwingsbrief of boetebrief te versturen.

Art. 12

Middels artikel 12 wordt bijlage 1 bij het Besluit van 25 januari 2018 vervangen om rekening te houden met het ruimer toepassingsgebied van de lage-emissiezone. Indien de Euronorm van een voertuig niet gekend is, wordt deze bepaald op basis van de datum van eerste inschrijving van het voertuig, in overeenstemming met bijlage 1 (zie het nieuw ontworpen artikel 5, § 4 van het Besluit van 25 januari 2018).

Art. 6

L'article 6 complète l'article 10 de l'arrêté du 25 janvier 2018 en vue de la désignation des membres du personnel de Bruxelles Mobilité chargés du contrôle mobile.

Art. 7

L'article 7 complète chaque fois dans l'article 11 de l'arrêté du 25 janvier 2018 les mots « Bruxelles Fiscalité » par les mots « Bruxelles Mobilité » en vue de la prestation de serment des membres du personnel chargés du contrôle mobile.

Art. 8

L'article 8 complète dans l'article 12 de l'arrêté du 25 janvier 2018 les dispositions nécessaires concernant la légitimation des membres du personnel de Bruxelles Mobilité chargés du contrôle mobile.

Art. 9

L'article 9 apporte les modifications suivantes à l'article 18 de l'arrêté du 25 janvier 2018 :

- L'alinéa deux de l'article 18 est complété par la disposition prévoyant que les données telles visées aux numéros 1°, 2°, 4°, 5°, 7° et 8° de l'article 17 de l'arrêté du 25 janvier 2018 peuvent également être utilisées pour l'envoi d'avertissements durant les périodes transitoires visées à l'article 20 de l'arrêté du 25 janvier 2018 ;

- Un nouvel alinéa est ajouté en vue de transmettre le rapport d'évaluation annuel de la zone de basses émissions au Comité d'experts climat créé par l'article 1.5.1, § 2 COBRACE. Sur demande du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, le Comité d'experts climat peut établir des recommandations quant à l'évolution et l'adéquation des critères d'accès à la LEZ.

Art. 10

L'article 10 modifie l'article 19 de l'arrêté du 25 janvier 2018 pour qu'à partir du 1^{er} janvier 2025, aucune nouvelle amende ne puisse plus non plus être infligée dans la période ininterrompue de trois mois durant laquelle un avertissement a été donné après que le propriétaire ou le conducteur s'est rendu durant la période transitoire dans la zone de basses émissions avec un véhicule qui n'est plus autorisé.

Art. 11

L'article 11 modifie l'article 20, alinéa deux de l'arrêté du 25 janvier 2018 et contient une nouvelle définition de la période transitoire, telle que visée à l'article 3.4.1/1, § 3 COBRACE. La période transitoire s'appliquera à partir du 1^{er} janvier 2025 pour chaque véhicule concerné à partir du premier jour du renforcement en question (le 1^{er} janvier) jusqu'au jour où une première infraction est constatée pour le véhicule. Des contrôles seront toujours effectués durant ces périodes, mais les conducteurs et/ou propriétaires des véhicules en infraction recevront un avertissement en lieu et place d'une amende. Le terme infraction désigne toute violation des articles 3.2.16 à 3.2.27 inclus au COBRACE et de ses arrêtés d'exécution (article 3.4.1/1 COBRACE).

L'exemple suivant peut être cité : un véhicule de la catégorie M1 équipé d'un moteur au diesel qui répond à l'Euronorme 5 se rend dans la zone de basses émissions le 10 janvier 2025. Cela constitue une infraction. Vu qu'il s'agit de la première infraction, le conducteur et/ou propriétaire du véhicule reçoit un avertissement et non une amende. Ce même véhicule se rend à nouveau dans la LEZ le 10 février 2025 : il s'agit à nouveau d'une infraction, mais on se trouve alors dans la période de tolérance (3 mois à dater de la première infraction). Aucune amende n'est infligée. Le 15 avril 2025, le véhicule circule à nouveau dans la zone de basses émissions. Le conducteur du véhicule recevra une amende vu que la période transitoire et la période de tolérance auront expiré.

Cela implique également que la période transitoire variera d'un cas à l'autre. Pour les véhicules qui circuleront dans la LEZ durant les trois premiers mois, la période transitoire sera plus courte. Pour les véhicules qui ne circuleront pour la première fois dans la LEZ que plus tard, la période transitoire sera plus longue. Dans la pratique, il faudra également tenir compte de la période de tolérance de trois mois qui s'appliquera également après un avertissement. La période de tolérance permettra à l'administration de traiter les données en vue de l'envoi de la lettre d'avertissement ou de la lettre d'amende.

Art. 12

L'article 12 prévoit le remplacement de l'annexe 1^{re} de l'arrêté du 25 janvier 2018 en vue de tenir compte du champ d'application élargi de la zone de basses émissions. Si l'Euronorme d'un véhicule n'est pas connue, elle est déterminée sur la base de la date de la première immatriculation du véhicule, conformément à l'annexe 1^{re} (voir le nouvel article 5, § 4 en projet de l'arrêté du 25 janvier 2018).

Art. 13

Middels artikel 13 wordt bijlage 2 van het Besluit van 25 januari 2018 vervangen. Bijlage 2 bevat een overzicht van de toegangswegen tot bepaalde de overstapparkings alsook tot delen van wegen die naar de Ring leiden en die overeenkomstig artikel 4, § 2 van het Besluit van 25 januari 2018 niet tot de Lage-Emissiezone behoren.

Art. 14

In artikel 14 wordt bepaald dat het wijzigingsbesluit in werking zal treden op de dag van publicatie in het *Belgisch Staatsblad*, behalve wat betreft artikel 13, dat de bijlage omvat die de toegangswegen tot de Ring en de overstapparkings bepaalt die vrijgesteld worden van de lage-emissiezone, dat in werking zal treden op 1 april 2022. Aangezien het gaat (i) om een korte periode tussen de inwerkingtreding van het besluit en (ii) een regeling die voordelen toekent, is de terugwerkende kracht gerechtvaardigd.

Art. 15

Deze bepaling behoeft geen toelichting.

Art. 13

L'article 13 prévoit le remplacement de l'annexe 2 de l'arrêté du 25 janvier 2018. L'annexe 2 contient un aperçu des voies d'accès vers certains parkings de transit ainsi que vers des tronçons de voiries permettant de rejoindre le Ring et qui ne font pas partie de la zone de basses émissions conformément à l'article 4, § 2 de l'arrêté du 25 janvier 2018.

Art. 14

Il est prévu à l'article 14 que l'arrêté modificatif entrera en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*, à l'exception de l'article 13 qui contient l'annexe qui détermine les voies d'accès vers le Ring et vers les parkings de transit qui seront exclus de la zone de basses émissions, qui entrera en vigueur le 1^{er} avril 2022. L'effet rétroactif se justifie par (i) la courte période qui sépare l'entrée en vigueur de l'arrêté et (ii) le fait qu'il s'agit d'une réglementation qui accorde des avantages.

Art. 15

Cette disposition se passe de commentaire.

ANDERE BESLUITEN — AUTRES ARRETES

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BUITENLANDSE ZAKEN, BUITENLANDSE HANDEL EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

[C – 2022/15450]

Carrière hoofdbestuur Personeel. — Eervol ontslag

Bij koninklijk besluit van 7 juli 2022 wordt aan de heer Pascal WELLENS (Nederlandse taalrol) op 30 april 2023 's avonds eervol ontslag verleend uit zijn functie van adviseur - klasse A3 bij de Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking.

Hij is ertoe gemachtigd op 1 mei 2023 zijn aanspraak op het pensioen te doen gelden en de titel van zijn ambt eershalve te dragen

SERVICE PUBLIC FEDERAL AFFAIRES ETRANGERES, COMMERCE EXTERIEUR ET COOPERATION AU DEVELOPPEMENT

[C – 2022/15450]

Carrière de l'administration centrale Personnel. — Démission honorable

Par arrêté royal du 7 juillet 2022, démission honorable de ses fonctions est accordée au 30 avril 2023 au soir à Monsieur Pascal WELLENS (rôle linguistique néerlandais) conseiller - classe A3 au Service public fédéral Affaires étrangères, Commerce extérieur et Coopération au Développement.

Il est autorisé à faire valoir ses droits à la pension le 1^{er} mai 2023 et à porter le titre honorifique de son grade.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

[C – 2022/15523]

Raad van State. — Opruistelling

Bij koninklijk besluit van 14 juli 2022 wordt de heer Pascal GILLIAUX, eerste auditeur-afdelingshoofd bij de Raad van State, op rust gesteld op 1 oktober 2022.

Hij wordt gemachtigd zijn aanspraken op een rustpensioen te laten gelden.

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

[C – 2022/15523]

Conseil d'État. — Mise à la retraite

Par arrêté royal du 14 juillet 2022, Monsieur Pascal GILLIAUX, premier auditeur chef de section au Conseil d'État, est admis à la retraite le 1^{er} octobre 2022.

Il est autorisé à faire valoir ses droits à une pension de retraite.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2022/32996]

Nationale Orden

Bij koninklijke besluiten van 19 juni 2022 zijn benoemd of bevorderd :

KROONORDE

Officier

De heer Philippe MARESCQ

Attaché

Hij neemt zijn rang in de Orde in op 15 november 2020.

Ridder

De heer Christophe BODART

Technisch assistent

Hij neemt zijn rang in de Orde in op 8 april 2022.

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2022/32996]

Ordres nationaux

Par arrêtés royaux du 19 juin 2022 sont nommés ou promus :

ORDRE DE LA COURONNE

Officier

Monsieur Philippe MARESCQ

Attaché

Il prend rang dans l'Ordre à la date du 15 novembre 2020.

Chevalier

Monsieur Christophe BODART

Assistant technique

Il prend rang dans l'Ordre à la date du 8 avril 2022.