

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 toegangscriteria 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 toegangscriteria 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 megedeeld 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 artikels 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.

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 afwijkingsprocedure, 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.

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 voertuigen 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. 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.
