



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

SESSION ORDINAIRE 2017-2018

24 OCTOBRE 2017

**PARLEMENT DE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**

**PROJET D'ORDONNANCE**

**modifiant l'ordonnance du 2 mai 2013  
portant le Code bruxellois de l'Air, du  
Climat et de la Maîtrise de l'Énergie**

**RAPPORT**

fait au nom de la commission  
de l'Environnement et de l'Énergie,  
chargée de la Conservation de la  
Nature, de la Politique de l'Eau et de  
la Propreté publique

par Mme Annemie MAES (N)

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs* : MM. Hasan Koyuncu, Emin Özkara, Mme Simone Susskind, M. Jacques Brotchi, Mme Viviane Teitelbaum, MM. Eric Bott, Michaël Vossaert, Arnaud Pinxteren, Mme Els Ampe, M. Jef Van Damme, Mme Annemie Maes.

*Membres suppléants* : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Pierre Kompany.

*Autres membres* : M. Paul Delva, Mme Liesbet Dhaene, MM. Amet Gjanaj, Youssef Handichi, Jamal Ikzaban, Zahoor Ellahi Manzoor, Mme Mahinur Ozdemir, M. Johan Van den Driessche.

*Voir* :

**Document du Parlement :**

A-572/1 – 2017/2018 : Projet d'ordonnance.

GEWONE ZITTING 2017-2018

24 OKTOBER 2017

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

**ONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**tot wijziging van de ordonnantie van  
2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek  
van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing**

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie  
voor het Leefmilieu en de Energie,  
belast met het Natuurbehoud, het  
Waterbeleid en de Openbare Netheid

door mevrouw Annemie MAES (N)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

*Vaste leden* : de heren Hasan Koyuncu, Emin Özkara, mevr. Simone Susskind, de heer Jacques Brotchi, mevr. Viviane Teitelbaum, de heren Eric Bott, Michaël Vossaert, Arnaud Pinxteren, mevr. Els Ampe, de heer Jef Van Damme, mevr. Annemie Maes.

*Plaatsvervangers* : mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Pierre Kompany.

*Andere leden* : de heer Paul Delva, mevr. Liesbet Dhaene, de heren Amet Gjanaj, Youssef Handichi, Jamal Ikzaban, Zahoor Ellahi Manzoor, mevr. Mahinur Ozdemir, de heer Johan Van den Driessche.

*Zie* :

**Stuk van het Parlement :**

A-572/1 – 2017/2018 : Ontwerp van ordonnantie.

## I. Exposé introductif de la ministre Céline Fremault

La ministre a tenu devant les commissaires l'exposé suivant :

« Le texte soumis à votre vote ce jour concerne la modification de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Énergie et ce, dans le cadre de la mise en œuvre effective d'une zone de basses émissions permanente sur tout le territoire bruxellois.

1. Je me présente aujourd'hui devant vous très enthousiaste.

La zone de basses émissions constitue en effet un véritable changement de paradigme à Bruxelles. Les Bruxellois, et leur santé, doivent être au cœur de nos priorités et ce, même si cela entraîne des restrictions quant aux voitures qui peuvent y circuler. Le « tout aux voitures » – et surtout le « tout à n'importe quelle voiture » – n'a plus de place dans notre Région.

2. Je me présente également aujourd'hui devant vous très volontaire.

Comme mentionné à de nombreuses reprises au sein de cette commission, la qualité de l'air est un des grands défis de la Région. Il est question de se conformer aux prescrits européens mais surtout de protéger la santé publique et l'environnement en Région de Bruxelles-Capitale.

Au cours de ces dernières années, l'exposition des Bruxellois à certains polluants a déjà pu être réduite, permettant ainsi de respecter les normes européennes en termes d'émissions et de concentration pour la majorité des polluants.

Néanmoins, des efforts sont encore nécessaires pour assurer le respect des normes européennes relatives aux concentrations annuelles de dioxydes d'azote (40 microgrammes/m<sup>3</sup>) pour lesquelles la Région a été mise en demeure par la Commission européenne en avril 2016.

De même, il est important de diminuer les émissions de black carbon – polluant particulièrement nocif pour la santé puisqu'il sert de support aux autres polluants.

Dans le cadre de ces efforts encore nécessaires pour améliorer la qualité de l'air à Bruxelles, il faut souligner que la zone de basses émissions constitue une mesure véritablement phare. En effet, le concept de zone de basses

## I. Inleidende uiteenzetting van minister Céline Fremault

De minister heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden :

« De tekst die u vandaag ter stemming voorligt, heeft betrekking op de wijziging van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, in het kader van de effectieve uitvoering van een permanente lage-emissiezone op het hele Brusselse grondgebied.

1. Ik sta hier vandaag met zeer veel enthousiasme.

De lage-emissiezone vormt immers een echte paradigmawijziging in Brussel. De Brusselaars, en hun gezondheid, moeten de kern van onze prioriteiten vormen, zelfs al brengt dit inperkingen met zich voor de wagens die er mogen rijden. « Koning auto » – en vooral « Iedere auto, koning auto » – heeft in ons Gewest over de hele lijn afgedaan.

2. Ik sta hier vandaag ook met een zeer grote dosis voluntarisme.

Zoals verschillende malen in deze Commissie herhaald is, vormt de luchtkwaliteit een van de grote uitdagingen voor het Gewest. Het gaat over het zich aanpassen aan de Europese voorschriften maar vooral over het beschermen van de volksgezondheid en het leefmilieu in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In de loop der afgelopen jaren kon de blootstelling van de Brusselaars aan bepaalde luchtverontreinigende stoffen reeds verminderd worden, waardoor de Europese normen in termen van uitstoot en concentratie voor de meerderheid van de luchtverontreinigende stoffen nageleefd kon worden.

Niettemin zijn er nog inspanningen nodig om de naleving van de Europese normen in verband met de jaarconcentraties van stikstofdioxiden (40 microgram/m<sup>3</sup>) te garanderen waarvoor het Gewest in april 2016 door de Europese Commissie in gebreke gesteld is.

Daarnaast is het ook van belang om de uitstoot van black carbon – een pollutant die bijzonder schadelijk is voor de gezondheid omdat hij als drager van andere pollutanten dient – te verminderen.

In het kader van de inspanningen die nog noodzakelijk zijn om de luchtkwaliteit in Brussel te verbeteren, moeten wij onderstrepen dat de lage-emissiezone een heel belangrijke maatregel is. Het concept van de lage-emissiezone sluit

émissions s'inscrit dans la lignée des recommandations européennes en matière de lutte contre la pollution atmosphérique issue des émissions de véhicules automobiles.

De nombreuses villes européennes ont déjà adopté ce concept urbain qui a fait ses preuves : Berlin, Londres, Paris, Anvers et en tout, plus de 80 villes européennes réparties dans dix États membres. Les villes de taille, à géographie et population comparables à la Région de Bruxelles-Capitale, avec des parcs de véhicules importants qui ont mis en œuvre des zones de basses émissions ont vu des effets bénéfiques avérés au niveau des évolutions de concentrations de particules fines et de dioxyde d'azote.

### 3. Pourquoi une modification de l'ordonnance portant le CoBRACE était-elle nécessaire ?

Avant tout, il faut rappeler que le Plan régional Air-Climat-Energie approuvé par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 juin 2016 prévoit en matière de transport la mesure 29 qui est dédiée à la mise en place d'une zone de basses émissions régionale permanente.

En outre, l'ordonnance portant le CoBRACE, et plus particulièrement son article actuel 3.2.16., offre déjà un cadre pour la mise en place d'une ou de zones de basses émissions par le Gouvernement.

Dans ce cadre, le Gouvernement peut déterminer :

- le périmètre de la zone de basses émissions ;
- son caractère permanent ;
- les critères d'accès à la zone ainsi que les exceptions, selon les motorisations ;
- un échéancier.

C'est ce que le Gouvernement a fait en adoptant en première lecture un arrêté de principe le 2 juin 2016 ; arrêté repris dans le nouvel arrêté d'exécution adopté en première lecture le 14 septembre 2017.

Cependant, une modification législative qui complète le CoBRACE était nécessaire pour fixer les aspects du dispositif « zone de basses émissions » liés au contrôle, à la surveillance et à l'éventail des sanctions.

Raison pour laquelle je me retrouve devant vous aujourd'hui.

### 4. Pour ce qui est du contenu de l'ordonnance,

et donc des principaux articles relatifs au contrôle, à la surveillance et à l'éventail des sanctions.

immers naadloos aan op Europese aanbevelingen inzake de strijd tegen de luchtverontreiniging die van de uitstoot van het autoverkeer afkomstig is.

Heel wat Europese steden hebben deze stedelijke maatregel al aangenomen die bewezen heeft dat ze werkt : Berlijn, Londen, Parijs, Antwerpen en in totaal meer dan 80 Europese steden die over tien Lidstaten verdeeld zijn. De grote steden met een met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vergelijkbare geografie en bevolking, met grote wagenparken, die lage-emissiezones ingevoerd hebben, waren getuige van bewezen gunstige effecten op het gebied van de ontwikkelingen in de concentraties van fijn stof en stikstofdioxide.

### 3. Waarom was er een wijziging van de ordonnantie houdende het BWLKE noodzakelijk ?

Eerst en vooral moeten we eraan herinneren dat het Lucht-Klimaat-Energieplan dat door het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 2 juni 2016 goedgekeurd is, inzake transport maatregel 29 bepaalt die aan de invoering van een gewestelijke permanente lage-emissiezone gewijd is.

Bovendien biedt de ordonnantie houdende het BWLKE, en meer bepaald haar huidige artikel 3.2.16. al een kader voor de invoering van een of meerdere lage-emissiezones door de Regering.

In dat kader kan de Regering vaststellen :

- de perimeter van de lage-emissiezone ;
- haar permanent karakter ;
- de toegangscriteria tot de zone en ook de uitzonderingen, volgens de motorisering ;
- een tijdschema.

Dat is wat de Regering gedaan heeft door in eerste lezing een principebesluit op 2 juni 2016 aan te nemen ; een besluit dat in het nieuwe uitvoeringsbesluit opgenomen is dat in eerste lezing op 14 september 2017 aangenomen is.

Er was evenwel een wetswijziging die het BWLKE aanvult noodzakelijk, om de aspecten van het instrument « lage-emissiezone » op het gebied van controle, toezicht en de waaier aan sancties te regelen.

Dat is dan ook de reden waarom ik hier vandaag voor u sta.

### 4. Wat de inhoud van de ordonnantie betreft,

en dus de voornaamste artikelen met betrekking tot de controle, het toezicht en de verschillende sancties.

L'article 4 concerne la base de données à caractère personnel. Pour contrôler la zone de basses émissions, l'utilisation de données pertinentes, issues de différentes bases de données fédérales, s'avère nécessaire. Ces données incluront des données à caractère personnel. La mise en œuvre du projet doit donc tenir compte des obligations et restrictions imposées par la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel et l'arrêté royal du 13 février 2001 portant exécution de cette loi.

Dans ce cadre, les demandes d'avis auprès de la commission vie privée fédérale sont demandées par Bruxelles Fiscalité, service mandaté pour la gestion de ces bases de données.

L'article 5 détermine le redevable de l'amende administrative. Celle-ci est due par le conducteur du véhicule au moment des faits, celui-ci étant présumé être jusqu'à preuve du contraire la personne au nom de laquelle le véhicule est inscrit, ou immatriculé auprès de l'autorité responsable de l'immatriculation des véhicules. (actuellement la Direction Immatriculation des Véhicules, ou DIV) ou de son équivalent étranger ou si elle apporte la preuve qu'elle n'a pas commis l'infraction, par le véritable conducteur du véhicule. Cette preuve peut être apportée par tous les modes de preuves légaux à l'exception du serment et doit en plus être complétée par la communication de l'identité du réel conducteur au moment des faits concernés.

L'article 6 offre la possibilité au Gouvernement de désigner les fonctionnaires statutaires et contractuels compétents pour le contrôle de la zone de basses émissions. La police fédérale et locale pourra également contrôler le respect de la zone de basses émissions.

L'article 9 prévoit une majoration de l'amende en cas de non-paiement dans les délais prescrits, ainsi que d'une part le taux d'intérêt dû en cas de paiement hors délai de l'amende par le redevable. Il fixe d'autre part le taux d'intérêt dû par la Région de Bruxelles-Capitale en cas de remboursement d'un montant trop payé dans le cadre des taxes régionales. Il détermine également la procédure ultérieure en cas de recouvrement forcé.

L'article 10 prévoit la possibilité, pour le redevable, d'introduire une réclamation écrite auprès du fonctionnaire compétent contre le montant de l'amende administrative et de ses accessoires.

L'article 11 contient les règles de prescription qui jouent dans le cadre de l'amende. L'action en recouvrement de cette amende se prescrit par cinq ans à compter du jour

Artikel 4 betreft de persoonlijke databank. Om controle op de lage-emissiezone uit te oefenen, blijkt het gebruik van zinvolle gegevens die uit verschillende federale databanken afkomstig zijn, noodzakelijk. Die gegevens zullen gegevens van persoonlijke aard omvatten. De uitvoering van het project moet dan ook rekening houden met de verplichtingen en beperkingen die door de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens en het koninklijk besluit van 13 februari 2001 houdende uitvoering van deze wet opgelegd zijn.

In dit kader worden de adviesverzoeken gericht aan de federale Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer door Brussel Fiscaliteit die als dienst de opdracht kreeg om deze databanken te beheren.

Artikel 5 bepaalt wie de schuldenaar van de administratieve boete is. Die is verschuldigd door de bestuurder van het voertuig op het moment van de feiten en tot het bewijs van het tegendeel wordt ervan uitgegaan dat dit de persoon is op wiens naam het voertuig ingeschreven is, of geregistreerd is bij de verantwoordelijke autoriteit voor de inschrijving van voertuigen (momenteel de Directie Inschrijving Voertuigen, of DIV) of bij zijn buitenlandse tegenhanger. Wanneer hij het bewijs levert dat hij de overtreding niet begaan heeft, is ze door de echte bestuurder van het voertuig verschuldigd. Dit bewijs kan door middel van alle wettelijke bewijsmiddelen met uitzondering van de eed, geleverd worden en moet bovendien aangevuld worden door de mededeling van de identiteit van de echte bestuurder op het moment van de betrokken feiten.

Artikel 6 biedt de mogelijkheid aan de Regering om statutaire en contractuele ambtenaren aan te duiden die voor de controle op de lage-emissiezone bevoegd zijn. Ook de federale en lokale politie zal controle op de naleving van de lage-emissiezone kunnen uitoefenen.

Artikel 9 bepaalt een vermeerdering van de boete in het geval dat ze niet binnen de voorgeschreven termijn betaald wordt, evenals enerzijds de rentevoet in geval van laattijdige betaling van de boete door de schuldenaar. Anderzijds bepaalt het de rentevoet die door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verschuldigd is in het geval van terugbetaling van een in het kader van de gewestelijke belastingen te veel betaald bedrag. Het bepaalt ook de latere procedure in geval van gedwongen invordering.

Artikel 10 bepaalt de mogelijkheid, voor de schuldenaar, om een geschreven klacht bij de bevoegde ambtenaar tegen het bedrag van de administratieve boete en van haar onderdelen in te dienen.

Artikel 11 omvat de voorschriften die in het kader van de boete een rol spelen. De invorderingshandeling voor deze boete verjaart per vijf jaar, te rekenen vanaf de dag

où elle est née. L'action en remboursement du montant trop payé par le redevable se prescrit également par cinq ans à compter du moment du paiement du montant payé en trop.

L'article 13 désigne l'administration fiscale en charge de la perception de l'amende administrative.

L'article 14 prévoit que le Gouvernement peut octroyer des mesures d'accompagnement dans le cadre de la mise en œuvre de la zone de basses émissions.

L'article 15 règle les montants des amendes administratives. Le montant de l'amende, pour chaque infraction, s'élève à 350 euros.

Le principe d'une période de latence est également défini ; c'est-à-dire période ininterrompue entre la constatation de la précédente infraction et le nouveau constat d'infraction (infraction commise avec le même véhicule).

Cette période est prévue afin de ne pas pénaliser consécutivement la même personne par l'accumulation d'amendes dans un laps de temps ne permettant pas de se mettre en conformité avec la présente législation. Après l'expiration de cette période de temps, une amende peut à nouveau être infligée par la Région. Cette nouvelle amende implique à son tour un nouveau délai pendant lequel le contrevenant ne pourra être verbalisé.

Le principe d'une période transitoire est aussi défini ; c'est-à-dire une période qui interviendra au début de chaque introduction de nouvelle norme (et ne concernera que les nouveaux véhicules concernés). Durant cette période, les nouvelles normes de la LEZ entrent en vigueur, mais l'administration n'inflige pas d'amende aux usagers en infraction. Néanmoins, les contrôles seront effectifs. Des avertissements, en lieu et place d'amendes, seront alors adressés aux usagers en infraction.

L'objectif des avertissements est de sensibiliser les derniers citoyens qui ne seraient pas encore informés (ou mal informés), et de les confronter à l'impact de leur comportement.

L'article 16 prévoit que les recettes sont affectées au Fonds climat. Une partie des recettes de ce fonds sera dès lors affectée aux mesures relatives au transport et à la mobilité afin d'améliorer la qualité de l'air, en complément à la problématique du réchauffement climatique. Le montant affecté à ces mesures correspond à 100 % du montant annuel total des recettes issues du produit des amendes imposées. Ce montant sera en priorité affecté au financement du fonctionnement de la zone de basses

waarop ze is ontstaan. De terugbetalingshandeling van het door de schuldenaar te veel betaalde bedrag verjaart eveneens per vijf jaar, te rekenen vanaf het moment van betaling van het te veel betaalde bedrag.

Artikel 13 duidt de fiscale administratie aan die zich met de inning van de administratieve boete bezighoudt.

Artikel 14 bepaalt dat de Regering begeleidende maatregelen in het kader van de uitvoering van de lage-emissiezone kan toekennen.

Artikel 15 regelt het bedrag van de administratieve boetes. Het bedrag van de boete bedraagt, voor elke overtreding, 350 euro.

Het beginsel van een latentieperiode is eveneens bepaald ; namelijk een ononderbroken periode tussen de vaststelling van de vorige overtreding en de nieuwe vaststelling van overtreding (overtreding begaan met hetzelfde voertuig).

Deze periode is voorzien om niet achtereenvolgend dezelfde persoon te bestraffen door hem boetes op te laten stapelen binnen een tijdspanne waarin hij zich niet aan de huidige wetgeving kan aanpassen. Na het verstrijken van deze tijdspanne kan er opnieuw door het gewest een boete opgelegd worden. Deze nieuwe boete brengt weer een nieuwe termijn met zich gedurende welke de overtreder niet geverbaliseerd zal kunnen worden.

Ook het beginsel van een overgangperiode werd omschreven ; namelijk een periode die zal optreden bij het begin van elke introductie van een nieuwe norm (en die slechts op de nieuwe betrokken voertuigen betrekking zal hebben). Tijdens deze periode treden de nieuwe normen van de LEZ in werking, maar legt het bestuur geen boete op aan de gebruikers die in overtreding zijn. De controles zullen daarentegen daadwerkelijk plaatsvinden. Er worden dan waarschuwingen, in de plaats van boetes, aan de gebruikers die in overtreding zijn, gegeven.

Het doel van de waarschuwingen bestaat erin om de laatste burgers die nog niet geïnformeerd (of slecht geïnformeerd) zijn, te sensibiliseren, en hen met de impact van hun gedrag te confronteren.

Artikel 16 bepaalt dat de ontvangsten aan het Klimaatfonds besteed worden. Een deel van de ontvangsten van dit fonds zal derhalve besteed worden aan maatregelen betreffende het transport en de mobiliteit om de luchtkwaliteit, in aanvulling op de problematiek van de klimaatverandering, te verbeteren. Het voor deze maatregelen bestemde bedrag komt overeen met 100 % van het totale jaarlijkse bedrag van de ontvangsten die van het product van de opgelegde boetes afkomstig zijn. Dit bedrag zal

émissions (contrôle, IT, communication, mesures d'accompagnement,...).

5. Pour conclure,

Je tiens vraiment à défendre une nouvelle fois auprès de vous la pertinence du dispositif « zone de basses émissions » tel qu'actuellement envisagé.

Le dispositif « zone de basses émissions » est évolutif dans le temps. Les premières restrictions démarreront en 2018 avec un échelonnement graduel jusqu'en 2025. Ce caractère évolutif doit permettre de s'assurer de la compréhension, de l'acceptation de la norme par tous les citoyens. Il ne faut pas oublier que si une partie de plus en plus importante de la population est sensibilisée à la problématique de la qualité de l'air, vous avez encore un pan important de la société qui n'est conscient de ce problème. Il faut l'accompagner et l'éduquer à la problématique.

Ce caractère évolutif du dispositif couplé aux périodes transitoires et de latence ainsi qu'aux mesures d'accompagnement prévues pour les particuliers et les PME doivent faciliter l'adaptation des comportements de chacun dans les meilleures conditions.

Non, la zone de basses émissions n'a pas pour objectif d'offrir de nouvelles recettes à la Région. Le Gouvernement est clair sur ce point. Les seuls bénéficiaires escomptés par ledit Gouvernement concerne la santé publique. Au moins d'amendes seront données, au plus vite la qualité de l'air sera restaurée et au plus le Gouvernement sera satisfait.

Non, la zone de basses émissions n'a pas pour objectif d'enrichir les constructeurs automobiles. La campagne LEZ prône effectivement les alternatives à la voiture pour se déplacer dans Bruxelles. En outre, pour les familles qui ne pourraient se passer d'une voiture, l'achat d'une voiture neuve ou électrique n'est pas une obligation. La LEZ permettra encore la circulation de véhicules ESSENCE qui auront entre 23 et 26 ans selon la phase dans laquelle on se trouve.

Oui, la zone de basses émissions est une mesure ambitieuse. Un changement de paradigme prend du temps. Nous pouvons tendre vers une interdiction du diesel mais nous ne pouvons l'interdire du jour au lendemain. Des projections sur la base du calendrier évolutif des interdictions ont été effectuées par Bruxelles Environnement à ma demande. En tenant compte de la LEZ mais également des progrès prévus par l'Union européenne dans le cadre des tests d'émission des véhicules mis sur le marché, les chiffres projetés de réduction des émissions sont les suivants :

bij voorrang aan de financiering van de werking van de lage-emissiezone (controle, IT, communicatie, begeleidende maatregelen,...) besteed worden.

5. Om af te sluiten,

Ik wil absoluut nogmaals de zinvolheid van de maatregel « lage-emissiezone » zoals die momenteel gepland is, ten aanzien van u verdedigen.

De maatregel « lage-emissiezone » kent een evolutie in de tijd. De eerste verbodsbepalingen gaan in 2018 van start en dan volgt een gefaseerde invoering tot in 2025. Dit evolutief karakter moet ervoor zorgen dat we er zeker van kunnen zijn dat alle burgers de norm begrijpen en aanvaarden. Men mag immers niet vergeten dat ook al is een almaar groeiend deel van de bevolking zich bewust van de problematiek van de luchtkwaliteit, een groot deel van de samenleving nog niet bewust is van dit probleem. Men moet hen dan ook begeleiden en opvoeden bij deze problematiek.

Dit evolutief karakter van de maatregel, gekoppeld aan de overgangs- en latentieperiodes evenals aan de begeleidende maatregelen die voor de particulieren en de KMO's voorzien zijn, moeten de aanpassing van ieders gedrag in de beste omstandigheden vlot laten verlopen.

Neen, de lage-emissiezone heeft niet als doelstelling om nieuwe ontvangsten voor het Gewest te bieden. De Regering is duidelijk wat dit punt betreft. De enige door de Regering ingecalculeerde winst heeft betrekking op de volksgezondheid. Hoe minder boetes er gegeven zullen worden, hoe sneller de luchtkwaliteit weer hersteld is en hoe tevredener de Regering zal zijn.

Neen, de lage-emissiezone heeft niet als doelstelling om de autobouwers te verrijken. De LEZ-campagne brengt effectief de alternatieven voor de wagen om zich in Brussel te verplaatsen op het voorplan. Bovendien is, voor gezinnen die niet zonder een wagen kunnen, de aankoop van een nieuwe of elektrische wagen geen verplichting. Naargelang de fase waarin men zich bevindt, zal de LEZ nog de circulatie van DIESEL-voertuigen die tussen 23 en 26 jaar oud zijn, toelaten.

Ja, de lage-emissiezone is een ambitieuze maatregel. Een paradigmawijziging neemt tijd in beslag. Wij kunnen streven naar een verbod van diesel-voertuigen, maar wij kunnen dit niet van de ene dag op de andere verbieden. Voorspellingen op basis van het evolutieve tijdschema van de verbodsbepalingen zijn door Leefmilieu Brussel op mijn verzoek uitgevoerd. Rekening houdend met de LEZ, maar ook met de vooruitgang die door de Europese Unie in het kader van de emissietesten van voertuigen die op de markt gebracht worden, verwacht wordt, zijn de verwachte cijfers van reductie als volgt :

- En 2020
  - NO<sub>x</sub> -26,6 %
  - BC -50,4 %
- En 2025
  - NO<sub>x</sub> -61,5 %
  - BC -85,6 %

Ces chiffres devraient nous permettre de respecter les normes européennes en 2020.

Mesdames et Messieurs, au regard de ce qui vient d'être décrit, je vous invite sans plus attendre à participer pleinement à cette mesure – que j'ose qualifier d'historique pour la Région – en adoptant sans tarder le texte qui vous est présenté.

Ensemble, mettons en place la zone de basses émissions pour le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Ensemble permettons aux Bruxellois de respirer mieux ! ».

## II. Discussion générale

Mme Anne-Charlotte d'Ursel indique que malgré l'arrivée tardive de ce texte, elle ne peut que le soutenir.

Une proposition de résolution à ce sujet avait été déposée par le groupe MR en 2011. Elle fut redéposée lors de la législature suivante et les membres de la majorité ont voté contre, y compris les membres du FDF qui avaient voté ce texte en 2011. Il y eut une exception avec M. Jef Van Damme qui s'abstint.

L'une des premières préoccupations d'une telle mesure en est l'impact socio-économique. En effet, On pourrait penser que l'établissement de zones basses émissions permanentes déboucherait sur des effets discriminatoires à l'égard des personnes défavorisées ou des commerçants.

Comme le relève le conseil économique et social, « étant donné les impacts socio-économiques probables de cette mesure restrictive permanente appliquée sur l'ensemble du territoire de la Région, le Conseil insiste pour que ces impacts soient analysés préalablement à la mise en œuvre de la LEZ ».

La députée précise néanmoins que la théorie selon laquelle les couches de population les plus précarisées seraient spécifiquement défavorisées par l'instauration de zones basses émissions du fait d'être propriétaires de véhicules aux normes plus anciennes, ne reposerait pas sur des faits solides.

- In 2020
  - NO<sub>x</sub> -26,6 %
  - BC -50,4 %
- In 2025
  - NO<sub>x</sub> -61,5 %
  - BC -85,6 %

Deze cijfers zouden ons moeten toelaten om de Europese normen in 2020 na te leven.

Dames en heren, in het licht van wat zonet beschreven is, nodig ik u uit om zonder dralen deze maatregel - die ik als zijnde historisch durf te bestempelen - volledig bij te treden door zonder te talmen de tekst die u voorgelegd wordt, goed te keuren.

Laten we samen de lage-emissiezone tegen 1 januari 2018 invoeren. Laten we er samen voor zorgen dat de Brusselaars beter kunnen ademen. ».

## II. Algemene bespreking

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel zegt dat deze tekst wel laat komt, maar zij zal die toch steunen.

De MR-fractie heeft in 2011 een voorstel van resolutie over dat onderwerp ingediend. Het voorstel werd opnieuw ingediend tijdens de volgende zittingsperiode en de leden van de meerderheid hebben tegengestemd, ook de FDF-leden die deze tekst in 2011 goedgekeurd hadden. Er was één uitzondering, te weten de heer Jef Van Damme, die zich onthouden heeft.

Een van de eerste verzoeken van een dergelijke maatregel is de sociaaleconomische impact. Men zou immers kunnen denken dat de invoering van permanente lage-emissiezones discriminerende gevolgen zou hebben voor de achtergestelde personen of de handelaars.

De Economische en Sociale Raad heeft gewezen op de waarschijnlijke sociaaleconomische gevolgen van die permanente restrictieve maatregel voor het gehele grondgebied van het Gewest en heeft erop aangedrongen dat die impact voorafgaandelijk onderzocht wordt, vóór de invoering van de LEZ.

Het parlamentslid preciseert evenwel dat de theorie volgens welke de meest achtergestelde bevolkingslagen specifiek benadeeld zouden worden door de lage-emissiezones omdat zij eigenaar zijn van voertuigen met de oudste normen, feitelijk niet onderbouwd zou zijn.

Elle se base pour cela sur l'étude de WEGENER DM1 (2005) consacrée au profil des possesseurs d'une ou plusieurs voitures de plus de dix ans :

- 64 % de ces détenteurs se situent dans une tranche de revenu supérieure à la médiane égale à 19.000 euros et se retrouvent, par rapport à la population totale, proportionnellement plus souvent dans les tranches supérieures à 23.000 euros ;
- plus de 80 % d'entre eux possèdent déjà un véhicule de type compact ou familial. La voiture de plus de dix ans est souvent la deuxième voiture dans le ménage.
- plus de la moitié se retrouvent dans les classes sociales moyennes élevées (28,4 %), supérieures (15,5 %) ou même privilégiées (7,7 %) de la population.

Selon ces chiffres, la croyance largement répandue selon laquelle les ménages qui possèdent une voiture de plus de dix ans seraient financièrement défavorisés, serait fausse.

À Bruxelles, qu'en est-il de l'impact social de cette mesure ? Une étude d'impact a-t-elle été menée ? Quelles sont les catégories sociales les plus touchées ? Quid de l'impact économique ?

L'article 14 du présent projet concerne les mesures d'accompagnement que le Gouvernement peut prévoir. Selon l'exposé des motifs, « à titre d'exemples, le Gouvernement pourra encadrer certains aménagements adressés aux ménages et aux entreprises, tels que :

- un droit d'accès payant à la zone de basses émissions, limité dans le temps ;
- des aides financières pour les particuliers (afin notamment de favoriser un changement modal) ;
- des aides financières pour les entreprises ;
- des points d'information et d'accompagnement à destination des citoyens et entreprises.

Concrètement, quelles sont les mesures sur la table ? Des incitants, notamment financiers, sont-ils prévus pour encourager l'achat des véhicules les moins polluants et pour encourager le recours aux alternatives à la possession d'un véhicule individuel ? Des incitants spécifiques sont-ils prévus pour les acteurs économiques en fonction de leur taille afin de les soutenir ?

En ce qui concerne l'application et le contrôle, plusieurs points posent question :

Le présent projet prévoit que l'application et le contrôle de la législation relative aux zones de basses émissions, de même que la constatation d'infractions, s'effectuent,

Zij baseert zich daarvoor op het onderzoek van WEGENER DM1 (2005) over het profiel van de eigenaars van een of meer wagens van meer dan tien jaar oud :

- 64 % van die eigenaars bevinden zich in een inkomensschijf die hoger is dan de mediaan van 19.000 euro en bevinden zich in vergelijking met de bevolking in het algemeen in verhouding vaker in de schijven hoger dan 23.000 euro ;
- meer dan 80 % onder hen bezit reeds een klein voertuig of een gezinsvoertuig. Het voertuig van meer dan tien jaar oud is vaak het tweede voertuig in het gezin ;
- meer dan de helft maakt deel uit van de hogere middenklasse (28,4 %), de hogere klasse (15,5 %) of zelfs de meest geprivilegieerde klasse (7,7 %) van de bevolking.

Volgens die cijfers, is het wijdverbreide geloof dat gezinnen die een wagen van meer dan tien jaar oud hebben, financieel benadeeld zouden worden, een verkeerd idee.

Hoe staat het in Brussel met de sociale gevolgen van die maatregel ? Is er een effectenonderzoek geweest ? Welke sociale categorieën worden het hardst getroffen ? Quid de economische impact ?

Artikel 14 van dit ontwerp heeft betrekking op de begeleidingsmaatregelen die de Regering kan nemen. Volgens de memorie van toelichting, zou de Regering bijvoorbeeld bepaalde toegevingen kunnen doen voor gezinnen en bedrijven :

- een betalende toegang tot de lage-emissiezone beperkt in de tijd ;
- financiële steun voor de particulieren (om met name een modal shift te bevorderen) ;
- financiële steun voor de bedrijven ;
- informatie en begeleidingspunten voor de burgers en de bedrijven.

Welke concrete maatregelen liggen op tafel ? Komen er stimuli, met name financiële stimuli, om de aankoop van de minst verontreinigende voertuigen te bevorderen en om het gebruik van alternatieven voor het bezit van een eigen wagen te bevorderen ? Komen er specifieke stimuli voor de economische actoren naargelang hun grootte om die te steunen ?

Wat de uitvoering en de controle betreft rijzen er verschillende vragen :

Dit ontwerp bepaalt dat de toepassing en de controle op de wetgeving betreffende de lage-emissiezones en met betrekking tot de vaststellingen van overtredingen, onder



entre autres, au moyen d'une reconnaissance des plaques d'immatriculation, avec ou sans appareils automatiques, fixes ou mobiles.

Le respect de la zone sera assuré par un système de caméra « intelligente » qui compare l'image de la plaque d'immatriculation d'un véhicule avec la base de données de la DIV. Il n'est donc pas question de faire payer le prix d'une vignette.

En somme, le système ne reposerait que sur la reconnaissance des plaques d'immatriculations par une soixantaine de caméras, selon l'oratrice.

Sans vignette, cela voudra dire *a priori* que ni les patrouilles de police, ni les agents qualifiés ne pourraient procéder facilement à un relevé d'un manquement à la législation.

En outre, combien d'entre elles ont été installées et sont opérationnelles? Combien doivent encore être installées? Quelle est leur localisation? Quel budget est prévu non seulement pour l'installation de ces caméras mais également pour la gestion informatique du système de reconnaissance? Il était prévu également que des « scancars » patrouillent sur le territoire régional. Qu'en est-il?

Enfin, pourquoi avoir abandonné le système de la vignette et quels sont les autres moyens de contrôle?

L'enregistrement sera nécessaire pour les véhicules qui sont immatriculés à l'étranger. Ce système est appliqué également dans la zone de basses émissions à Anvers.

À quelles bases de données étrangères les services compétents de la Région de Bruxelles-Capitale ont-ils accès?

Comme le relève le conseil économique et social, il y a « risque de discrimination entre les véhicules immatriculés en Belgique et ceux immatriculés à l'étranger dans la mesure où les technologies utilisées pour contrôler les véhicules diffèrent. D'une part, les véhicules immatriculés en Belgique seraient contrôlés en permanence au moyen de caméras intelligentes. D'autre part, les véhicules immatriculés à l'étranger seraient contrôlés de manière sporadique sur le terrain par des fonctionnaires désignés. Il y a donc lieu de s'assurer que le système de contrôle accompagnant la mise en place d'une LEZ garantisse un traitement égal entre les véhicules belges et étrangers ».

Dès lors, demande l'oratrice, pourquoi ne pas généraliser le système d'enregistrement à tous?

andere verlopen door middel van nummerplaatherkenning, met of zonder automatische vaste of mobiele apparaten.

De naleving van de zone zal verzekerd worden door een intelligent camerasysteem dat het beeld van de nummerplaat van het voertuig vergelijkt met de databank van de DIV. Er zal dus niet betaald moeten worden voor een vignet.

Het systeem zou dus uiteindelijk enkel gebaseerd zijn op de herkenning van de nummerplaten via een zestigtal camera's, zo stelt de spreker.

Als er geen vignet is, betekent zulks *a priori* dat noch de politiepatrouilles noch gekwalificeerd personeel gemakkelijk zouden kunnen overgaan tot een vaststelling van een inbreuk op de wetgeving.

Hoeveel zijn er bovendien geplaatst en operationeel? Hoeveel moeten er nog geplaatst worden? Waar bevinden die zich? Welke middelen zijn er uitgetrokken voor de plaatsing van die camera's en voor het informaticabeheer van dat herkenningssysteem? Er was ook bepaald dat er « scancars » zouden patrouilleren op het gewestelijk grondgebied. Quid?

Waarom heeft men het systeem van het vignet opgegeven en wat zijn de andere controlemiddelen?

De registratie zal noodzakelijk zijn voor de voertuigen met buitenlandse nummerplaat. Dergelijk systeem wordt ook toegepast in de lage-emissiezones in Antwerpen.

Tot welke buitenlandse databanken hebben de bevoegde diensten van het Brussels Gewest toegang?

De Economische en Sociale Raad wijst erop dat er gevaar bestaat van discriminatie tussen voertuigen met een Belgische nummerplaat en voertuigen met een buitenlandse nummerplaat omdat de technologieën om de voertuigen te controleren verschillend zouden zijn. De voertuigen met Belgische nummerplaat zouden permanent gecontroleerd worden door middel van intelligente camera's. De voertuigen met buitenlandse nummerplaat zouden echter sporadisch gecontroleerd worden in het veld door gemachtigde ambtenaren. Men moet er dus voor zorgen dat het controlesysteem bij de invoering van een LEZ garanties bevat op een gelijke behandeling van Belgische en buitenlandse voertuigen.

De spreker vraagt dan ook waarom het registratiesysteem niet wordt veralgemeend voor iedereen.

À propos des sanctions et de l'acquittement des amendes, la députée ne saisit pas bien la procédure. En effet, l'article 3.2.21 en projet stipule que « lorsqu'une infraction est constatée par un fonctionnaire désigné, celui-ci établit un procès-verbal ayant force probante jusqu'à preuve du contraire. Le procès-verbal, accompagné d'une demande de paiement dans un délai de deux mois à compter du septième jour qui suit l'envoi, est envoyé au contrevenant. ».

Le cas échéant, en cas de contrôle sur la voie publique, le procès-verbal sera remis en main propre au contrevenant et envoyé à la personne au nom de laquelle le véhicule est inscrit ou immatriculé si elle diffère.

L'article 3.2.19 § 6 prévoit quant à lui que « par dérogation à l'article 3.2.21, en cas de contrôle sur la voie publique, le conducteur du véhicule en infraction à la législation sur les zones de basses émissions acquitte entre les mains du fonctionnaire les amendes visées à l'article 3.4.1/1 et les montants à recouvrer ».

Comment ces deux dispositions s'articulent-elles ? Quel est l'intérêt de prévoir une dérogation en cas de contrôle sur la voie publique ? Quel est le mode de paiement des amendes ? Un traitement égal entre les véhicules belges et étrangers en matière de sanctions est-il garanti ?

Concernant la coordination, le conseil économique et social demande « de veiller à la coordination entre les trois Régions du pays. Étant donné le phénomène de navette en Région de Bruxelles-Capitale, il serait en effet opportun que les conditions d'accès à la zone de basses émissions bruxelloise soient compatibles avec les conditions qui sont ou seront d'application dans les autres zones de basses émissions du pays (par exemple, avec celles en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> février 2017 à Anvers) ». Dès lors, qu'est-il prévu en matière de coordination ?

Ensuite, l'oratrice souhaite connaître où en est la préparation des arrêtés.

Elle demande également des précisions sur la campagne d'information nationale. Hormis le site web et des annonces dans les médias, qu'est-ce qui est prévu précisément pour informer nos concitoyens concernant le nouveau dispositif ?

Ensuite, quelle est l'estimation et la ventilation du coût du système pour l'administration régionale, les communes et les zones de polices en termes de personnel supplémentaire et en termes de coûts ?

Inzake de sancties en het betalen van de boetes, begrijpt de volksvertegenwoordigster de procedure niet goed. Het ontworpen artikel 3.2.21 stelt immers het volgende : « Wanneer een overtreding wordt vastgesteld door een aangesteld ambtenaar, stelt deze een proces-verbaal op met bewijskracht tot bewijs van het tegendeel. Het proces-verbaal, vergezeld van een verzoek tot betaling binnen een termijn van twee maanden te tellen vanaf de zevende dag die volgt op de verzending, wordt verstuurd aan de overtreder. ».

In voorkomend geval, bij een controle op de openbare weg, wordt het proces verbaal overhandigd aan de overtreder en verzonden naar de persoon op wiens naam het voertuig ingeschreven is als het gaat over een andere persoon.

Artikel 3.2.19, § 6 daarentegen stelt het volgende : « In afwijking van artikel 3.2.21, in geval van controle op de openbare weg, betaalt de bestuurder van het voertuig bij overtreding van de wetgeving betreffende de lage-emissiezones, de boetes bedoeld in artikel 3.4.1/1 en de in te vorderen bedragen in handen van de ambtenaar vermeld in de eerste paragraaf. ».

Hoe worden die twee bepalingen op mekaar afgestemd ? Welk nut heeft het te voorzien in een afwijking bij een controle op de openbare weg ? Wat is de betalingswijze voor de boetes ? Wordt gelijke behandeling op het vlak van sancties gewaarborgd tussen de Belgische en buitenlandse voertuigen ?

Inzake de coördinatie, vraagt de Economische en Sociale Raad te zorgen voor coördinatie tussen de drie Gewesten van het land. Gelet op het pendelverschijnsel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zou het immers nuttig zijn dat de voorwaarden voor toegang tot de Brusselse lage-emissiezones verenigbaar zijn met de voorwaarden die van toepassing (zullen) zijn in de andere lage-emissiezones in het land (bijvoorbeeld met die welke van kracht zijn sedert 1 februari 2017 in Antwerpen). Wat is dus voorzien inzake coördinatie ?

Vervolgens wenst de spreker te weten hoe het staat met de voorbereiding van de besluiten.

Zij vraagt eveneens verduidelijkingen over de nationale informatiecampagne. Wat wordt precies voorzien om onze medeburgers te informeren inzake deze nieuwe regeling, buiten de website en aankondigingen in de media ?

Voorts wenst zij de raming en de opsplitsing van de kostprijs van dit systeem voor het gewestbestuur, de gemeenten en de politiezones op het vlak van extra personeel en kosten.

Enfin, la ministre pourrait-elle indiquer les éléments suivants :

- le nombre et l'âge des véhicules qui seront impactés ;
- le nombre des ménages et de travailleurs impactés ;
- le nombre de travailleurs ayant des horaires décalés impactés ;
- les impacts sur le marché des véhicules d'occasion ;
- la destination des voitures qui seront déclassées ;
- les impacts, ou l'absence d'impact, d'une zone de basses émissions sur la mobilité.
- les impacts attendus en termes de santé publique et d'environnement.

Mme Liesbeth Dhaene estime que si l'introduction d'une zone de basses émissions constitue un pas en avant pour Bruxelles, elle se pose néanmoins des questions sur les délais de sa mise en œuvre. Tabler sur dix-huit mois est une plaisanterie. C'est regrettable car une telle mise en œuvre suscite une défiance de l'opinion publique.

Il est préoccupant d'être resté si longtemps dans une phase d'étude sans que rien ne se passe concrètement. La ministre annonce que la zone de basses émissions sera mise en place le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Or, nous sommes le 24 octobre 2017 et c'est à ce moment-ci seulement que les parlementaires discutent du projet d'ordonnance qui va la mettre en place. Ces modifications législatives sont indispensables pour demander à la commission de la protection de la vie privée un avis sur la mise en place de la base de données qui permettra les contrôles et les sanctions via la mise en place de caméras ANPR.

En outre, la campagne de communication et d'information vient juste de démarrer. Entretemps, il a été annoncé qu'il y aurait une période transitoire de neuf mois, mais en pratique, cela revient à instaurer la zone de basses émissions après l'été, ce qui est confirmé par le site internet [www.lez.brussels](http://www.lez.brussels), par exemple pour les demandes de dérogation, les demandes d'accès journalier ou l'enregistrement des véhicules étrangers qui doivent avoir lieu à partir de l'été 2018.

Il faut informer la population du mieux possible pour qu'elle soutienne cette mesure. Cela n'est guère le cas avec le site internet qui manque d'un grand nombre de données qui ne se retrouvent pas dans le texte législatif en discussion aujourd'hui.

La députée a pour cela deux exemples frappants. Si elle examine le site internet relatif à la zone de basses émissions mise en place à Anvers, il y a 23 réponses reprises dans la

Kan de minister tot slot volgende gegevens meedelen :

- het aantal voertuigen waarop dit een invloed heeft en de ouderdom ervan ;
- het aantal gezinnen en werknemers waarop dit een invloed heeft ;
- het aantal werknemers met variabele uurroosters waarop dit een invloed heeft ;
- de gevolgen voor de markt van tweedehandsvoertuigen ;
- de bestemming van de voertuigen die uit het verkeer worden genomen ;
- de gevolgen of het gebrek aan gevolgen van een lage-emissiezone voor de mobiliteit ;
- de verwachte weerslag op het vlak van volksgezondheid en leefmilieu.

Mevrouw Liesbeth Dhaene vindt dat de invoering van een lage-emissiezone een vooruitgang vormt voor Brussel, maar heeft niettemin vragen over de termijnen voor de invoering ervan. Het is onzin achttien maanden voorop te stellen. Dat is betreurenswaardig, want zulks leidt tot wantrouwen bij de publieke opinie.

Het is zorgwekkend zolang in een onderzoeksfase gebleven te zijn zonder dat er iets concreets gebeurt. De minister kondigt aan dat de lage-emissiezone ingevoerd wordt op 1 januari 2018. Thans is het echter 24 oktober 2017 en de parlementsliden bespreken nog maar het ontwerp van ordonnantie tot invoering ervan. Deze wetswijzigingen zullen noodzakelijk zijn om de privacy commissie een advies te vragen over de oprichting van de databank die de controles en de sancties mogelijk maakt via de plaatsing van ANPR-camera's.

Bovendien is de communicatie- en informatiecampaignede nog maar net van start gegaan. Ondertussen werd een overgangperiode van negen maanden aangekondigd, maar in de praktijk komt dat neer op de invoering van een lage uitstootzone na de zomer. Dat wordt bevestigd op de internetsite [www.lez.brussels](http://www.lez.brussels), bijvoorbeeld voor de aanvragen tot afwijking, de aanvragen voor een dagpas of de registratie van buitenlandse voertuigen, die moeten plaatsvinden vanaf de zomer van 2018.

De bevolking moet zo goed mogelijk geïnformeerd worden opdat zij deze maatregel steunt. Dat gebeurt helemaal niet op de internetsite, waarop een groot aantal gegevens ontbreken, die niet vermeld worden in de vandaag besproken wettekst.

De volksvertegenwoordigster geeft ter zake twee sprekende voorbeelden. Bij het bekijken van de internetsite betreffende de lage-emissiezone in Antwerpen, stelt zij vast

rubrique FAQ, pour seulement cinq réponses rudimentaires sur le site bruxellois. Le site internet anversois donne de nombreux exemples sur le déroulement des contrôles, alors que le site internet bruxellois se limite à mentionner que « le contrôle aura lieu sur la base de la plaque d'immatriculation du véhicule et sera effectué à l'aide de caméras. », à savoir une seule phrase.

La N-VA soutiendra ce texte, avec le dépôt éventuel d'amendements. Néanmoins, la manière dont la zone de basses émissions est mise en place et dont la population est informée posent question. La ministre s'est octroyée neuf mois de plus pour mettre la zone de basses émissions en route. Espérons qu'elle utilisera ce temps à bon escient.

Mme Simone Susskind indique que la mise en place d'une zone de basses émissions régionale est une mesure politique nécessaire et courageuse. Elle plaide pour une attention accrue aux questions de santé publique dans les politiques environnementales régionales et elle se réjouit de constater que les questions relatives à la qualité de l'air percolent dans la majorité des formations politiques bruxelloises.

De même, le devoir d'information doit être salué, afin de ne pas prendre au dépourvu les ménages avec les entrées en vigueur progressives prévues pour les prochaines années. Les campagnes d'information doivent être maintenues et renforcées.

Une autre crainte est la difficulté que pourrait poser pour des ménages modestes la nécessité de changer de véhicule. Le dispositif de prime à la casse évoqué peut constituer une piste intéressante. Toutefois, il convient de s'assurer qu'il soit destiné aux ménages les plus modestes, pour éviter les effets d'aubaine.

De même, le dispositif dérogatoire envisagé pour des situations temporaires lui semble pragmatique. Le prix à payer pour en bénéficier doit néanmoins être au minimum équivalent à celui de la location d'un véhicule partagé.

M. Michaël Vossaert rappelle que Bruxelles est pointée du doigt en raison de la très mauvaise qualité de l'air. Des centaines de milliers de voitures y circulent chaque jour, ce qui affecte la santé des Bruxellois. La pollution de l'air est responsable de plusieurs milliers de décès par an. Le Gouvernement bruxellois prend ici ses responsabilités. Une ébauche de cette mesure avait déjà été proposée par Didier Gosuin en l'an 2000, alors qu'il était ministre de l'environnement. Il se réjouit de l'arrivée de ce texte.

L'orateur salue la prise en compte de l'avis du conseil économique et social. Enfin, il faut être attentif à la communication de ce dispositif, point sur lequel il insiste.

dat de rubriek FAQ 23 antwoorden bevat, tegenover slechts vijf rudimentaire antwoorden op de Brusselse website. De Antwerpse website geeft vele voorbeelden over het verloop van de controles, terwijl de Brusselse website zich beperkt tot de boodschap dat de controle zal plaatsvinden op grond van de nummerplaat van het voertuig en met behulp van camera's, i.e. één enkele zin.

De N-VA zal deze tekst steunen en eventueel amendementen indienen. De wijze waarop de lage-emissiezone wordt ingevoerd en de bevolking wordt geïnformeerd doet echter vragen rijzen. De minister geeft zich negen maanden meer tijd om de lage-emissiezone in te voeren. Laat ons hopen dat zij deze tijd goed zal gebruiken.

Volgens mevrouw Simone Susskind is de invoering van een gewestelijke lage-emissiezone een noodzakelijke en dappere beleidsmaatregel. Zij pleit voor meer aandacht voor gezondheidskwesties bij de gewestelijke milieumaatregelen en het verheugt haar vast te stellen dat de vragen betreffende de luchtkwaliteit doordringen tot de meeste Brusselse politieke fracties.

Ook de informatieplicht verdient lof, zodat de gezinnen niet overvallen worden door de in de komende jaren geplande progressieve inwerkingtreding. De informatiecampagnes moeten behouden blijven en uitgebreid worden.

Een andere vrees is dat de nood aan een ander voertuig moeilijk kan blijken voor bescheiden gezinnen. Het systeem van de slooppremie kan een interessante oplossing zijn. Niettemin moet ervoor gezorgd worden dat die naar de meest bescheiden gezinnen gaat, om opportunisme te voorkomen.

Ook het geplande afwijkingssysteem voor tijdelijke situaties lijkt haar pragmatisch. De prijs daarvoor moet echter minstens even hoog zijn als die voor het huren van een gedeeld voertuig.

De heer Michaël Vossaert herinnert eraan dat Brussel met de vinger gewezen wordt wegens de zeer slechte luchtkwaliteit. Dagelijks rijden hier honderdduizenden voertuigen, wat de gezondheid van de Brusselaars aantast. Luchtvervuiling is verantwoordelijk voor duizenden overlijdens per jaar. De Brusselse Regering neemt haar verantwoordelijkheid. Een eerste aanzet tot deze maatregelen werd reeds voorgesteld door Didier Gosuin in 2000, toen hij minister voor het leefmilieu was. Hij is blij met deze tekst.

De spreker looft het feit dat rekening werd gehouden met het advies van de Economische en Sociale Raad. Tot slot benadrukt hij dat aandacht moet worden besteed aan de communicatie over deze regeling.

M. Youssef Handichi rappelle que chaque année, 600 personnes meurent prématurément dans notre Région en raison de la mauvaise qualité de l'air, et cela sans compter les maladies respiratoires auxquelles les enfants sont particulièrement sensibles. Il n'y a pas de miracle, diminuer cette pollution nécessite de réduire significativement le nombre de véhicules à Bruxelles, et de permettre aux gens de se déplacer avec les transports en commun ou à vélo.

Il faut éviter également tout impact social négatif. Or, pourquoi la zone de basses émissions ne concerne pas les grosses cylindrées, qui consomment bien plus de carburant qu'une vieille Renault Clio, par exemple ? Pourquoi ce régime de deux poids deux mesures ? Les véhicules neufs à essence, avec injection turbo, produisent bien plus de particules fines que les anciens véhicules à essence.

En outre, les logiciels contrôlant les émissions de particules polluantes sont truqués, preuve en est-il avec le dieselgate. Il y a donc de nombreuses incohérences dans ce projet d'ordonnance.

Par contre, le texte est très détaillé pour ce qui concerne les contrôles et les amendes. Quand il s'agit de sanctionner, tout va bien. Le député prend en exemple la zone de basses émissions à Anvers qui a déjà rapporté sept millions d'euros, alors que le montant de l'amende est de seulement 125 euros contre 350 euros à Bruxelles.

Alors que la zone de basses émissions devrait diminuer la pollution de l'air, elle va avant tout s'attaquer au portefeuille des Bruxellois.

Cette zone de basses émissions, telle qu'elle est conçue, ne réduira pas la circulation. Le cas de Londres, Göteborg et Berlin étudiées en 2015 ne démontrent pas de réductions de la circulation. Par contre, le renouvellement du parc automobile est lui indiscutable. Voilà qui est tout bénéfique pour les actionnaires du secteur de l'automobile, heureux de recevoir ce cadeau alors qu'ils ont fraudé sur les taux de particules émis par leurs moteurs.

Pour en revenir au social, quelle compensation sera mise en place afin de permettre aux personnes privées de leurs véhicules de continuer à pouvoir se déplacer ? Si les 65 pages du projet d'ordonnance détaillent comment les sanctions seront imposées, seule une phrase, à savoir « le Gouvernement peut prévoir des mesures d'accompagnement dans le cadre de la mise en œuvre de la zone de basses émissions », concerne le social.

La moindre des choses eut été d'octroyer gratuitement un abonnement aux transports en commun aux personnes privées de leurs véhicules, ou des chèques taxis pour les personnes âgées.

De heer Youssef Handichi herinnert eraan dat in ons Gewest jaarlijks 600 personen voortijdig overlijden wegens de slechte luchtkwaliteit, zonder nog maar te spreken over de ademhalingsziektes waarvoor de kinderen bijzonder gevoelig zijn. Er zijn geen mirakels : om deze vervuiling te verlagen, moet het aantal voertuigen aanzienlijk verlaagd worden, en moeten de mensen de mogelijkheid krijgen zich te verplaatsen met het openbaar vervoer of per fiets.

Tevens moet elke negatieve sociale impact voorkomen worden. Waarom slaat de lage-emissiezone niet op de grote wagens, die veel meer brandstof verbruiken dan een oude Renault Clio bijvoorbeeld ? Waarom dit systeem met twee maten en twee gewichten ? Nieuwe voertuigen op benzine met turbo-injectie brengen veel meer fijn stof voort dan de vroegere voertuigen op benzine.

Bovendien werd geknoeid met de software voor de controle op de emissie van vervuilende stoffen, wat bewezen wordt door de dieselgate. Dit ontwerp van ordonnantie bevat dus vele incoherenties.

De tekst is daarentegen zeer gedetailleerd inzake de controles en de boetes. Op het vlak van sancties gaat alles goed. De volksvertegenwoordiger haalt het voorbeeld aan van de lage-emissiezone in Antwerpen, die al zeven miljoen euro heeft opgebracht, terwijl de boete slechts 125 euro bedraagt, in vergelijking met 350 euro in Brussel.

De lage-emissiezone zou de luchtvervuiling moeten verlagen, maar ze gaat in de eerste plaats de portefeuilles van de Brusselaars treffen.

Deze lage-emissiezone, zoals ze thans opgevat wordt, zal het verkeer niet verminderen. De in 2015 onderzochte gevallen van Londen, Göteborg en Berlijn tonen geen verlaging van het verkeer. De hernieuwing van het wagenpark is daarentegen onbetwistbaar. Dat is zeer voordelig voor de aandeelhouders van de autosector, die blij zijn met dit cadeau, terwijl zij fraude hebben gepleegd over de hoeveelheid stofdeeltjes die wordt uitgestoten door hun motoren.

Om terug te komen op het sociale aspect : welke compensatie zal worden ingevoerd om de personen die beroofd worden van hun voertuigen in staat te stellen zich te blijven verplaatsen ? De 65 bladzijden van het ontwerp van ordonnantie beschrijven uitvoerig de sancties die worden opgelegd, terwijl het slechts een zin bevat inzake het sociale aspect, te weten « De Regering kan steunmaatregelen in het kader van de uitvoering van de lage-emissiezone voorzien. ».

De personen die beroofd worden van hun voertuigen hadden op zijn minst een gratis abonnement op het openbaar vervoer moeten krijgen, of taxicheques als het ouderen betreft.

Quel est en outre le résultat de l'étude commandé à transport and mobility Leuven sur l'implémentation de la zone de basses émissions à Bruxelles ? Comment se fait-il que nous n'ayons pas les résultats de cette étude avant la discussion de ce projet d'ordonnance ? En outre, quel est le cout d'achat et d'entretien des caméras de contrôle ?

Pour le député, la meilleure des zones de basses émissions est celle où les transports en commun constitue une offre suffisante pour permettre à quiconque de se passer de la voiture et de se déplacer sans se ruiner. Cela ne fait malheureusement pas partie du vocabulaire de la ministre, qui préfère sanctionner les plus modestes, ce qui est assurément plus facile.

M. Pierre Kompany estime que la mise en place de la zone de basse émission a nourri les travaux de cette commission à maintes reprises.

L'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu essentiel pour les Bruxellois. Lutter pour cette amélioration est pour lui une préoccupation. En effet, il est estimé que les maladies causées par la pollution de l'air, de l'eau et des lieux de travail ont été responsables de 9 millions de décès prématurés en 2015, représentant 16 % de l'ensemble des décès dans le monde. Selon ce même rapport, 6,5 millions de décès sont imputables à la qualité de l'air. L'urgence mondiale doit nous conduire à agir sur ces questions.

La réponse à ce défi planétaire nécessite l'adoption d'un grand nombre de mesures. La ministre à cet égard a engrangé des résultats tangibles. Les émissions de plusieurs polluants ont diminué, nous permettant de respecter les normes européennes. Globalement, la qualité de l'air s'améliore.

Il reste néanmoins de nombreux efforts, notamment pour le dioxyde d'azote. Ces dépassements des normes en matière de dioxyde d'azote sont liés à la circulation de véhicules diesel. Il est donc opportun d'agir dans ce sens via la mise en place d'une zone de basses émissions à Bruxelles.

Le travail de la ministre Céline Fremault est salué par les instances européennes. Aujourd'hui, nous franchissons une étape supplémentaire. Les Bruxellois sont sensibilisés à cette cause.

Ce texte rencontre donc son plus grand intérêt mais dans le but de l'améliorer, il présentera certains amendements.

M. Paul Delva estime que l'accord conclu au sein du Gouvernement à propos du plan air-climat-énergie est un

En daarnaast : wat is het resultaat van het onderzoek dat opgedragen werd aan transport and mobility Leuven over de invoering van de lage-emissiezone in Brussel ? Hoe komt het dat wij geen resultaten hebben van dat onderzoek alvorens dit ontwerp van ordonnantie wordt besproken ? En voorts : hoeveel kost de aankoop en het onderhoud van de controlecamera's ?

Voor de volksvertegenwoordiger is de beste lage-emissiezone die waar het openbaar vervoeraanbod voldoende is om iedereen in staat te stellen zich zonder auto te verplaatsen zonder zich te ruïneren. Dat behoort spijtig genoeg niet tot de woordenschat van de minister, die verkiest de minste gegoede personen te bestraffen, wat zeker makkelijker is.

De heer Pierre Kompany meent dat de invoering van de lage-emissiezone stof heeft opgeleverd voor de werkzaamheden van deze commissie, en dit meer dan een keer.

De verbetering van de luchtkwaliteit is van essentieel belang voor de Brusselaars. Voor hem is de strijd voor verbetering een echte zorg. Men beschouwt immers de ziektes als gevolg van de verontreiniging van de lucht, het water en de arbeidsomgeving als verantwoordelijk voor 9 miljoen voortijdige overlijdens in 2015. Dat is 16 % van alle overlijdens in de wereld. Volgens datzelfde verslag zijn 6,5 miljoen overlijdens toe te schrijven aan de luchtkwaliteit. Overal in de wereld is het vijf voor twaalf en wij moeten dus iets doen.

Om deze handschoen op wereldniveau op te nemen, moeten veel maatregelen aangenomen worden. De minister heeft op dat vlak tastbare resultaten geboekt. De uitstoot van verschillende pollutanten is verminderd en wij leven de Europese normen na. In het algemeen verbetert de luchtkwaliteit.

Toch moeten nog veel inspanningen geleverd worden, met name op het vlak van stikstofdioxide. De overschrijdingen van de normen voor stikstofdioxide zijn het gevolg van het verkeer van dieselveertuigen. Men moet dus in die zin handelen via de invoering van een lage-emissiezone in Brussel.

Het werk van minister Céline Fremault krijgt bijval bij de Europese instanties. Vandaag zetten wij een stap verder. De Brusselaars worden gesensibiliseerd.

Deze tekst is dus van zeer groot belang maar de spreker zal enkele amendementen indienen om de tekst nog te verbeteren.

De heer Paul Delva meent dat het akkoord binnen de Regering over het Lucht-Klimaat-Energieplan een

élément fondamental. Il est ravi que la Région devienne une zone de basses émissions en 2018. Il soutient également la mise en place progressive de cette zone en plusieurs phases.

Le contrôle de la zone de basses émissions se déroulera via la reconnaissance électronique des véhicules en circulation, à l'aide d'un réseau de caméras ANPR. Il faut donc mettre en place un système informatique qui croisera les bases de données, dont celle de la DIV, tout en respectant la vie privée.

Les données récoltées par les caméras ANPR seront utilisables pour différents aspects et s'inscrivent dans une logique de meilleure gestion de la mobilité dans cette Région.

Il faut également des mesures d'accompagnement et promouvoir les alternatives. L'objectif n'est pas que chaque voiture polluante soit remplacée par une voiture plus propre. Il faut également viser une diminution du parc automobile bruxellois. Il serait regrettable d'avoir encore de nombreux embouteillages, même si ceux-ci sont plus propres.

Les contrôles pourront être effectués sur le terrain par des agents. Qu'en est-il d'un traitement égal pour les véhicules inscrits à la DIV et pour ceux immatriculés à l'étranger? Comment d'ailleurs contrôler ces véhicules immatriculés à l'étranger?

La campagne de communication a commencé le 2 octobre 2017. Quelles sont les statistiques de consultation du site internet? L'information parvient-elle à l'étranger?

Des zones de basses émissions sont en cours d'implantation dans d'autres villes en Belgique. La crainte existe d'avoir de trop grandes différences de normes d'une ville à l'autre. Existe-t-il une concertation avec ces autres villes?

Une zone de basses émissions vient d'être mise en place en février 2017 à Anvers. Cependant, les normes européennes d'émissions polluantes ont été plus souvent dépassées en 2017 qu'en 2016. En combien de temps pouvons-nous espérer une qualité de l'air à Bruxelles? Si ce n'était pas le cas, des scénarios alternatifs sont-ils prévus?

Il faut que la zone de basses émissions soit une occasion pour que les Bruxellois modifient leurs comportements, et que la voiture ne soit plus le choix par défaut de mode de déplacement.

Mme Els Ampe indique que si une zone de basses émissions est mise en place, les gens doivent disposer d'alternatives. Il y a treize ans, elle plaidait déjà pour l'extension

fundamenteel element is. Hij is blij dat het Gewest een lage-emissiezone wordt in 2018. Hij schaart zich ook achter de progressieve invoering van deze zone in verschillende fasen.

De controle op de naleving van de lage-emissiezone zal verlopen via de elektronische herkenning van de voertuigen in het verkeer met behulp van een cameranetwerk ANPR. Men moet dus zorgen voor een computersysteem dat de databanken zal vergelijken, waaronder de databank van de DIV. Daarbij moet de privacy worden gerespecteerd.

De gegevens die via de ANPR camera's verzameld worden zullen bruikbaar zijn voor verschillende doeleinden en passen in een logica van beter beheer van de mobiliteit in dit Gewest.

Er zijn ook begeleidingsmaatregelen en alternatieven nodig. Het is niet de bedoeling dat elke verontreinigde wagen vervangen wordt door een schonere wagen. Men moet ook streven naar een vermindering van het aantal Brusselse wagens. Het zou spijtig zijn om nog veel files te hebben, ook al zijn die niet zo vervuילend.

De controles in het veld kunnen worden uitgevoerd door politieagenten. Hoe staat het met de gelijke behandeling van de voertuigen die bij de DIV ingeschreven zijn en de buitenlandse voertuigen? Hoe worden de buitenlandse voertuigen gecontroleerd?

De communicatiecampagne is op 2 oktober 2017 gestart. Wat zijn de statistieken van de raadpleging van de website? Komt de informatie toe in het buitenland?

Er worden nu ook lage-emissiezones ingevoerd in andere steden in België. De vrees bestaat dat er te grote verschillen zullen ontstaan in de verschillende steden. Wordt er overlegd met deze andere steden?

In februari 2017 is een lage-emissiezone in Antwerpen ingevoerd. Maar de Europese normen voor uitstoot van verontreinigde stoffen zijn vaker overschreden in 2017 dan in 2016. Hoelang moeten wij nog wachten op een verbeterde luchtkwaliteit in Brussel? Indien dat niet het geval zou zijn, zijn er dan alternatieve plannen?

De lage-emissiezone moet een gelegenheid zijn om de Brusselaars hun gedrag te laten veranderen. De wagen mag niet meer de eerste keuze voor verplaatsingen zijn.

Mevrouw Els Ampe zegt dat, als er een lage-emissiezone ingevoerd wordt, de mensen alternatieven aangereikt moeten krijgen. Dertien jaar geleden al heeft zij gepleit

du métro qui n'a jamais eu lieu, si ce n'est les stations déjà planifiées par Jos Chabert. Dès lors, le métro n'est pas une alternative sérieuse pour ceux qui sont prêts à laisser leur voiture diesel de côté. Par contre, une conversion vers des voitures électriques est plus envisageable, mais il faut pour cela suffisamment d'infrastructures de recharges. Il existe de telles infrastructures dans certains parkings publics mais aussi dans certaines entreprises.

Le COBRACE prévoit des taxes pour les places de parkings excédentaires dans les immeubles de bureaux. Il serait dès lors plus intéressant de remplacer ces places de parking par des infrastructures de recharge et qu'il soit inscrit dans le COBRACE que ces taxes ne doivent plus être payées par les entreprises si elles investissent dans des infrastructures de recharge, et cela pour faire en sorte d'avoir de nouvelles infrastructures de recharges en parallèle avec une électrification de la flotte de véhicules.

En effet, s'il n'y a pas d'alternatives, comment feront les personnes ayant peu de ressources pour remplacer leur vieux véhicule par un plus récent ? Il y a une dimension sociale car ces personnes, habitant les quartiers pauvres, ont souvent des emplois avec des horaires compliqués et n'ont pas la possibilité d'utiliser transports en commun. Comment ce problème social sera abordé lors des prochaines années ?

Ensuite, il y a les campagnes d'informations mais elles sont souvent ciblées régionalement ou linguistiquement, de sorte qu'il est par exemple difficile de savoir pour les francophones quelles sont les règles en vigueur à Anvers. Il y aura des automobilistes qui de bonne foi ne connaîtront pas la réglementation bruxelloise. Comment assurer que tout un chacun soit mis suffisamment au courant de la mise en place de la zone de basses émissions ? En effet, de nombreux automobilistes ne sont pas Bruxellois. Certains ne sont même pas de Belgique.

Pour M. Jef Van Damme, il est incroyable à quel point la pollution de l'air est tolérée depuis longtemps. S'il compare avec la cigarette, où des efforts très importants ont été entrepris pour en diminuer l'exposition, alors qu'en même temps, il est accepté que les normes européennes en matière de contamination de l'air soient quotidiennement violées.

Il a toujours plaidé pour l'introduction d'une zone de basses émissions, en vue de diminuer les émissions polluantes, ainsi que pour la diminution du nombre de voiture à Bruxelles, et cela pour combattre la congestion automobile ou l'insécurité sur les voiries.

Les véhicules électriques émettent également des particules polluantes, et l'électricité pour les recharger n'est pas toujours verte. L'idée que la zone de basses émissions

voor de uitbreiding van de metro, die er nooit gekomen is, met uitzondering van de stations die reeds door Jos Chabert gepland werden. De metro is dus geen ernstig alternatief voor wie zijn dieselwagen wil laten staan. Een omschakeling naar elektrische wagens kan worden overwogen, maar daarvoor moet voldoende oplaadinfrastructuur aanwezig zijn. Een dergelijke infrastructuur bestaat in enkele openbare parkings en in enkele bedrijven.

Het BWLKE voorziet in belastingen voor de overtollige parkeerplaatsen in de kantoorgebouwen. Het zou dus interessanter zijn om deze parkeerplaatsen te vervangen door oplaadinfrastructuur en in het BWLKE zou moeten worden bepaald dat deze belastingen niet meer betaald moeten worden door de bedrijven indien ze investeren in oplaadinfrastructuur, om zo te kunnen beschikken over nieuwe oplaadinfrastructuur tegelijk met een omschakeling naar elektrische wagens.

Want indien er geen alternatieven zijn, hoe zullen de mensen met weinig middelen hun oud voertuig dan kunnen vervangen door een recenter voertuig ? Dat is een sociaal aspect omdat deze mensen die in arme wijken wonen vaak jobs met ingewikkelde uren hebben. Zij hebben niet de mogelijkheid om het openbaar vervoer te gebruiken. Hoe zal dit sociaal probleem worden aangepakt de komende jaren ?

Er zijn ten slotte informatiecampagnes maar die hebben vaak een gewestelijke of een taalfocus, met als gevolg dat het bijvoorbeeld moeilijk is om de Franstaligen te laten weten wat de regels in Antwerpen zijn. Er zullen automobilisten zijn die te goeder trouw de Brusselse regelgeving niet zullen kennen. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat iedereen voldoende op de hoogte gebracht wordt van de invoering van de lage-emissiezone ? Heel wat autobestuurders zijn immers geen Brusselaars. Sommigen zijn zelfs niet van België.

Volgens de heer Jef Van Damme is het ongelooflijk in welke mate de luchtvervuiling al lange tijd aanvaard wordt. Voor de sigaret zijn er grote inspanningen geleverd om de blootstelling eraan te verminderen, maar tegelijk wordt aanvaard dat de Europese normen inzake luchtverontreiniging dagelijks geschonden worden.

Hij heeft altijd gepleit voor de invoering van een lage-emissiezone met het oog op de vermindering van de verontreinigende stoffen, alsook voor de vermindering van het aantal wagens in Brussel, met de bedoeling om de drukte van het autoverkeer en de onveiligheid op de wegen te verminderen.

De elektrische wagens stoten ook verontreinigende stoffen uit en de elektriciteit om de wagens op te laden is niet altijd groen. Men mag niet denken dat de lage-emissiezone



est une solution à tous les problèmes doit être évitée. C'est une étape importante dans la bonne direction mais il ne doit pas s'agir de la seule.

Il nous est reproché d'instaurer la zone de basses émissions trop tardivement. Néanmoins, c'est oublier que sous les deux précédentes législatures, Bruxelles a été condamné par l'Union européenne qui nous a sommé d'agir afin d'améliorer la qualité de l'air. Il est regrettable de ne pas avoir instauré la zone de basses émissions plus tôt, sous la législature précédente, cette mesure étant rejetée par le ministre de l'environnement de l'époque qui estimait qu'il s'agissait d'une mauvaise idée.

Il est également dommage, selon le député, que la zone de basses émissions ne figurât pas dans l'accord de Gouvernement. Nous aurions aussi gagné quelques années. Il fut finalement décidé d'aller de l'avant en 2016 et un effort considérable est entrepris pour sa mise en œuvre. Il faut définir en premier lieu le cadre législatif et son instauration pratique est en cours.

Il est regrettable que les amendes commencent tomber en octobre 2018. Cependant, il était difficile d'aller plus vite pour être opérationnel et la période de sensibilisation sera d'autant prolongée. Il faut que le système soit bien mis en place avant l'exercice de contrôles.

Se référant à l'approche différente de la ville d'Anvers, l'orateur précise que la zone de basses émissions qui y a été instaurée est quatre fois moins étendue que celle prévue à Bruxelles et qu'elle concerne six fois moins de personnes. Cela reviendrait à Bruxelles à limiter la zone de basses émissions au pentagone, alors que l'impact d'une zone de basses émissions sur une surface réduite a un impact limité. Bruxelles est dans cette optique plus ambitieuse qu'Anvers.

L'argument selon lequel les ménages pauvres ne pourront plus circuler en voiture, parce qu'ils ne pourraient pas en acquérir une neuve, doit être réfuté. En effet, les ménages pauvres ne possèdent pas de voiture. 50 % des ménages bruxellois ne disposent pas de voiture. Si parmi ceux-ci, il y a sans doute certains « bobos » qui font tout en bakfiets, la plupart n'ont pas de voitures car ils ne peuvent se le permettre. Avoir une voiture représente un coût de 300 à 400 euros par mois. Ces familles-là utilisent les transports en commun, la marche à pieds ou le vélo car elles n'ont pas le choix.

Ces personnes ne sont donc pas la cause du problème de la pollution atmosphérique, mais elles en subissent les conséquences. L'instauration de la zone de basses émissions est donc une mesure sociale, d'autant plus que ces ménages résident souvent dans les quartiers où l'exposition à la pollution est la plus élevée. La portion de personnes qui

een oplossing voor alle problemen is. Het is een belangrijke stap in de goede richting, maar niet de enige.

Er wordt ons verweten de lage-emissiezone te laat in te voeren. Daarbij vergeet men dat Brussel tijdens de twee vorige zittingsperiodes door de Europese Unie veroordeeld is. De Europese Unie heeft ons onder druk gezet om de kwaliteit van de lucht te verbeteren. Het is spijtig dat de lage-emissiezone niet vroeger tijdens de vorige zittingsperiode ingevoerd is, omdat de minister voor leefmilieu toen deze maatregel heeft verworpen omdat het volgens haar een slecht idee was.

Volgens de volksvertegenwoordiger is het eveneens jammer dat de lage-emissiezone niet in het regeerakkoord is opgenomen. Dan hadden we enkele jaren gewonnen. Uiteindelijk werd beslist om in 2016 van start te gaan en er wordt een aanzienlijke inspanning geleverd om ze in te voeren. Eerst dient het wetgevend kader te worden bepaald en de praktische invoering is aan de gang.

Het valt te betreuren dat de eerste boetes pas in oktober 2018 worden verstuurd. Het was echter moeilijk om sneller operationeel te zijn en de bewustmakingsperiode zal daardoor langer worden. Het systeem moet goed ingevoerd zijn voordat er controles worden uitgeoefend.

De spreker verwijst naar de verschillende aanpak van de stad Antwerpen en preciseerd dat de lage-emissiezone die er werd ingevoerd, vier keer minder uitgebreid is dan die in Brussel en dat het om zes keer minder personen gaat. Dat zou overeenkomen met een lage-emissiezone in Brussel die beperkt is tot de Vijfhoek, hoewel de impact van een lage-emissiezone op een kleine oppervlakte beperkt is. In dat opzicht is Brussel ambitieuzer dan Antwerpen.

Het argument dat arme gezinnen niet meer met de wagen zullen kunnen rijden, omdat ze er geen nieuwe zullen kunnen kopen, moet worden weerlegd. Arme gezinnen hebben immers geen wagen. Zowat 50 % van de Brusselse gezinnen beschikt niet over een wagen. Daar zijn wellicht « watjes » bij die alles met de bakfiets doen, maar de meerderheid heeft geen wagen, want ze kunnen zich dat niet permitteren. Een wagen hebben kost 300 à 400 euro per maand. Die gezinnen gebruiken het openbaar vervoer, stappen of nemen de fiets, want ze hebben geen andere keuze.

Die personen zijn dus niet de oorzaak van de luchtverontreiniging, maar dragen er de gevolgen van. De invoering van de lage-emissiezone is dus een sociale maatregel, te meer daar die gezinnen vaak wonen in wijken met de grootste blootstelling aan verontreiniging. Het percentage personen die financiële druk zullen ervaren, omdat ze een

seront sous pression financière en raison de la nécessité d'acquérir un véhicule plus récent est très congrue. Il faut donc nuancer ce discours qui est en fait pro-voiture.

M. Arnaud Pinxteren insiste sur le nombre de Bruxellois qui ne possèdent pas de voiture, parfois par choix mais le plus souvent en raison de contraintes économiques. Pour les écologistes, la zone de basses émissions est un pas dans la bonne direction.

Le texte présenté ici est néanmoins interpellant à certains égards. Il regrette notamment que la mise en œuvre de la zone de basses émissions soit *de facto* reportée de neuf mois, en raison du retard pris dans sa mise en œuvre et au niveau des campagnes d'information.

Cette période transitoire de neuf mois est assez longue et il conviendrait de la réduire. En outre, les périodes transitoires qui concernent les phases suivantes ne sont pas définies dans le texte. Il est légitime que le cadre légal définisse de manière plus précise ces périodes de transition.

Concernant les mesures d'accompagnement, le manque de précision du texte est préoccupant. Il est donc normal d'être inquiet pour une catégorie de la population.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la zone de basses émissions, il faut l'articuler avec une amélioration de l'offre de transports en commun, aujourd'hui, et à la rédaction d'un plan de mobilité, toujours attendu.

En outre, il y a encore une inconnue sur les réelles émissions des véhicules, ce qui l'incite à plaider à aller plus loin et à proposer un horizon bannissant le diesel en 2025, à l'instar d'autres villes. Il nous faut également un horizon, certes plus lointain pour s'y préparer, pour bannir les moteurs thermiques de notre Région. Ces objectifs ne sont guère visibles dans le texte présenté aujourd'hui. Voilà pourquoi, si ce texte suscite du soutien, il soulève également des interrogations qui l'amèneront à déposer des amendements.

Mme Annemie Maes commence son exposé en regrettant avoir reçu le projet d'ordonnance si tardivement et d'avoir dû rédiger des amendements à la hâte, dans de mauvaises conditions.

Elle se réfère ensuite à l'importance de la qualité de l'air et à l'absence de tous propos à ce sujet par M. Rudi Vervoort lors de la présentation de la déclaration de politique régionale de 2014. Elle avait distribué des masques anti-pollution aux ministres, et notamment Mme Céline Fremault qui a finalement pris ce sujet à cœur.

recenter voertuig zullen moeten aankopen, is zeer klein. Dat discours, dat in feite voor de wagen is, moet worden genuanceerd.

De heer Arnaud Pinxteren benadrukt dat veel Brusselaars geen wagen hebben, soms uit keuze, maar meestal om economische redenen. Voor de groenen is de lage-emissiezone een stap in de goede richting.

De voorliggende tekst doet in bepaalde opzichten evenwel de wenkbrauwen fronsen. De spreker betreft onder meer dat de invoering van de lage-emissiezone *de facto* negen maanden wordt uitgesteld wegens de vertraging die is opgelopen bij de invoering en bij de voorlichtingscampagnes.

Die overgangperiode van negen maanden is vrij lang en zou moeten worden ingekort. Bovendien worden de overgangperiodes die betrekking hebben op de volgende fases, niet gedefinieerd in de tekst. Het wettelijk kader preciseert terecht die overgangperiodes.

Wat de begeleidende maatregelen betreft, is het gebrek aan precisie in de tekst verontrustend. Het is dan ook normaal dat men zich zorgen maakt over een bevolkingscategorie.

De invoering van de lage-emissiezone moet vandaag gepaard gaan met de verbetering van het openbaar vervoersaanbod en met de redactie van een mobiliteitsplan, waarop men nog steeds wacht.

Bovendien is er een onbekende, namelijk de reële emissies van de voertuigen, wat ervoor pleit verder te gaan en tegen 2025 dieselmotoren te verbieden, in navolging van andere steden. We hebben eveneens een horizon nodig, die weliswaar verder verwijderd is, om ons te kunnen voorbereiden, voor het verbod op verbrandingsmotoren in ons Gewest. Die doelstellingen komen amper aan bod in de voorliggende tekst. Daarom kan de tekst worden gesteund, maar rijzen er eveneens vragen die de spreker ertoe zullen brengen amendementen in te dienen.

In het begin van haar uiteenzetting betreft mevrouw Annemie Maes dat ze het ontwerp van ordonnantie zo laat gekregen heeft en dat ze in allerijl en in slechte omstandigheden amendementen moest opstellen.

Vervolgens verwijst ze naar het belang van de luchtkwaliteit, waarover de heer Rudi Vervoort niet heeft gerept in de gewestelijke beleidsverklaring van 2014. Ze had antivervuilmaskers gegeven aan de ministers, onder meer aan mevrouw Céline Fremault, die dat onderwerp uiteindelijk ter harte heeft genomen.

Le COBRACE adopté en 2013 sous l'impulsion des ministres écologistes de la précédente législature fut converti en un plan Air-Climat-Énergie adopté par le Gouvernement en 2016. C'est en effet à ce moment-là, notamment à la suite d'actions judiciaires intentées par des citoyens et des organisations, que le sentiment d'urgence a gagné le Gouvernement bruxellois.

La Région de Bruxelles-Capitale a été mise en demeure par la Commission européenne en avril 2016, pour non atteinte des normes européennes (pourtant moins contraignantes que les recommandations de l'OMS). Le plan air-climat-énergie a été conclu à la suite de cette mise en demeure et la zone de basses émissions en constitue le fer de lance. Cette zone de basses émissions n'entrera réellement en vigueur qu'à l'automne 2018. Dès lors, comment l'Europe réagit-elle à cette solution partielle ?

Grâce au travail de pression de l'opposition, la ministre a finalement concédé à la création d'une zone de basses émissions régionale et a renoncé à la création de plusieurs zones de basses émissions locales, ce dont il faut la féliciter. Cependant, le projet d'ordonnance mentionne la création de plusieurs zones de basses émissions locales et non d'une seule. Comment se fait-il ? Quel est l'objectif ?

Il est évident que si la zone de basses émissions est une bonne idée, elle sera clairement insuffisante. Il s'agit seulement d'une partie de la réponse. La députée cite l'exposé des motifs, selon lequel « un consensus s'est à présent dégagé pour instaurer une ou plusieurs zones de basses émissions comme l'une des mesures les plus effectives dans la lutte contre la pollution atmosphérique urbaine, en particulier dans le cas de la pollution liée aux particules fines et au dioxyde d'azote. », et conteste vivement cette affirmation, expliquant que certaines études reprennent la zone de basses émissions locales comme un élément important mais insuffisant. D'autres mesures, d'ailleurs reprises dans le plan air-climat-énergie, comme l'actualisation des mesures en cas de pic de pollution ou bien la fiscalité automobile constituent des aspects primordiaux.

Un autre regret est le report de la mise en œuvre effective de la zone de basses émissions à octobre 2018, période avant laquelle aucune amende ne sera prononcée, et cela alors que le problème de santé publique est urgent et que des habitants quittent même Bruxelles pour y fuir la mauvaise qualité de l'air. Voilà pourquoi il convient de raccourcir cette période transitoire, objet de l'un de ses amendements.

À chaque nouvelle phase de la zone de basses émissions est prévue une période transitoire, alors qu'il serait opportun d'être bien plus clair sur les dates d'entrée en vigueur des nouvelles phases via une communication efficace.

Het BWLKE dat in 2013 werd aangenomen onder impuls van de groene ministers van de vorige Regering, werd omgezet in een Lucht-Klimaat-Energieplan dat de Regering heeft goedgekeurd in 2016. Op dat moment heeft de Brusselse Regering beseft dat er dringend iets moet worden gedaan, onder meer naar aanleiding van rechtsvorderingen vanwege burgers en organisaties.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd in april 2016 in gebreke gesteld door de Europese Commissie, omdat het de Europese normen niet haalt (die nochtans minder dwingend zijn dan de aanbevelingen van de WGO). Na die ingebrekestelling werd het Lucht-Klimaat-Energieplan opgesteld, waarvan de lage-emissiezone de speerpunt is. De lage-emissiezone zal pas in het najaar 2018 van kracht worden. Hoe reageert Europa op die gedeeltelijke oplossing ?

Dankzij de druk vanuit de oppositie heeft de minister uiteindelijk ingestemd met de invoering van een gewestelijke lage-emissiezone en afgezien van de invoering van verschillende lokale lage-emissiezones. Daarvoor verdient ze felicitaties. Het ontwerp van ordonnantie vermeldt evenwel de invoering van verschillende lokale lage-emissiezones en niet van één enkele lage-emissiezone. Hoe komt dat ? Wat is de bedoeling ?

Het spreekt voor zich dat de lage-emissiezone een goed idee is, maar duidelijk niet toereikend zal zijn. Het gaat slechts om een deel van het antwoord. De volksvertegenwoordigster verwijst naar de memorie van toelichting volgens welke « er momenteel overeenstemming is voor het instellen van één of meerdere lage-emissiezones als één van de meest efficiënte maatregelen in de strijd tegen de atmosferische vervuiling in de stad, in het bijzonder wat de vervuiling door fijne deeltjes en stikstofdioxide betreft. » en betwist die bewering ten zeerste, waarbij ze erop wijst dat sommige onderzoeken de lokale lage-emissiezone als een belangrijk, maar ontoereikend element beschouwen. Andere maatregelen, die trouwens zijn opgenomen in het lucht klimaat energieplan, zoals de bijwerking van de maatregelen bij vervuilingsspieken of de automobiefiscaliteit, zijn primordiale aspecten.

De spreekster betreurt eveneens dat de daadwerkelijke invoering van de lage-emissiezone wordt uitgesteld tot oktober 2018. Intussen zal er geen enkele boete worden opgelegd, terwijl het volksgezondheidsprobleem acuut is en mensen zelfs uit Brussel wegtrekken wegens de slechte luchtkwaliteit. Daarom dient de overgangperiode te worden ingekort. Dat is de strekking van een van haar amendementen.

Voor elke nieuwe fase van de lage-emissiezone wordt voorzien in een overgangperiode, hoewel het wenselijk zou zijn om efficiënter en duidelijker te communiceren over de datums van inwerkingtreding van de nieuwe fases.

D'ailleurs, la commissaire n'a encore rien entendu au niveau de la communication, ni à la radio, ni dans les journaux. Comment se déroule cette sensibilisation qui est essentielle en vue de mener ce projet à bien ?

Un autre aspect important est la mise en œuvre. Il y a notamment des incertitudes sur le déploiement des caméras. Combien de caméras sont-elles prévues et où seront-elles installées ? On parle des points d'accès à la zone mais il est essentiel d'en avoir également à l'intérieur de celle-ci.

Il est aussi important de savoir combien de fonctionnaires seront sur le terrain pour s'occuper de ces caméras. Le projet d'ordonnance précise que les tâches de contrôle et sanctions peuvent être remplies par la police locale et la police fédérale. C'est particulièrement faible car quelles sont les garanties d'une collaboration de la police locale et de la police fédérale qui, par exemple, ne se soucie guère depuis des années des parkings sauvage sur les pistes cyclables. Il vaudrait mieux recourir au système de sanction administrative communale, qui offre plus de garanties.

Quant au tribunal de police, qui est déjà surchargé d'affaires, il se voit confier un rôle important. Quelle concertation a-t-elle eu lieu avec ce dernier ?

Concernant les amendes, il est important qu'elles soient prononcées dans la langue du conducteur ou du propriétaire de la voiture, pour éviter la surcharge administrative que représenterait la demande de changement de langue après avoir reçu une amende. La députée introduit un amendement en ce sens.

Concernant les délais, faut-il tenir compte de la date reprise sur le courrier, la date de la poste ou la date de sa réception ? Cette précision est importante.

L'oratrice est également préoccupée par les dérogations qui seront accordées par le Gouvernement, ainsi que les exceptions qui sont prévues : les motos, les camions, les camping-cars, les véhicules prioritaires, les véhicules légers, les véhicules funéraires, les véhicules de collection de plus de trente ans, les véhicules de marchands ambulants, ou les véhicules d'entreprises de service public. C'est une énorme série d'exceptions. Là aussi, Bruxelles-Propreté, la STIB ou les marchands ambulants devraient pouvoir prendre leur responsabilité. Il existe sur le marché des véhicules électriques ou moins polluants.

La commissaire a également introduit un amendement visant à interdire le diesel à Bruxelles en 2025, ce qui constitue un horizon atteignable. D'autres villes ont déjà pris cette décision et Bruxelles devrait suivre le pas.

Het commissielid heeft trouwens nog niets gehoord over de communicatie, noch op de radio, noch in de kranten. Hoe verloopt de bewustmaking, die van essentieel belang is om het project tot een goed einde te brengen ?

Een ander belangrijk aspect is de uitvoering. Er is met name onzekerheid over de uitrol van de camera's. Hoeveel camera's zijn er gepland en waar komen die ? Men heeft het over toegangspunten tot de zone, maar men moet ook camera's hebben binnen de zone.

Het is ook belangrijk om te weten hoeveel ambtenaren op het terrein zich zullen bezighouden met deze camera's. Het ontwerp van ordonnantie preciseert dat de controle en de sancties in handen gegeven kunnen worden van de lokale en de federale politie. Dat is zeer zwak, want wat worden de garanties van de medewerking met de lokale politie en de federale politie die bijvoorbeeld amper aandacht heeft, al jaren aan een stuk, voor het wildparkeren op de fietspaden ? Men zou dus beter gebruikmaken van de gemeentelijke administratieve sancties, die meer garanties bieden.

De politierechtbank is al overbelast en krijgt een belangrijke rol. Welk overleg is er geweest met deze laatste ?

In verband met de boetes is het belangrijk dat die uitgesproken worden in de taal van de bestuurder of de eigenaar van de wagen om administratieve overlast te voorkomen ingeval gevraagd zou worden om van taal te veranderen na ontvangst van de boete. Het parlementslid dient een amendement in die zin in.

In verband met de termijnen rijst de vraag of rekening gehouden moet worden met de datum op de briefwisseling, de datum van de post of de datum van ontvangst ? Deze precisering is belangrijk.

De spreekster maakt zich ook zorgen over de afwijkingen die de Regering toestaat, alsook over de uitzonderingen : de motoren, de vrachtwagens, de camping cars, de prioritaire voertuigen, de lichte voertuigen, de begrafeniswagens, de oldtimers van meer dan dertig jaar oud, de voertuigen van rondreizende handelaars en de bedrijfsvoertuigen van de overheidsdiensten. Dat is een groot aantal uitzonderingen. Net Brussel, de MIVB of de rondtrekkende handelaars zouden ook hun verantwoordelijkheid moeten nemen. Er bestaan op de markt elektrische voertuigen of voertuigen die minder vervuilend zijn.

Het commissielid heeft ook een amendement ingediend om diesel in Brussel tegen 2025 te verbieden. Deze horizon is haalbaar. Andere steden hebben reeds deze beslissing genomen en Brussel zou deze stap ook moeten zetten.

À propos des véhicules étrangers, le projet d'ordonnance indique que la manière dont les données des autres pays peuvent être utilisées sera examinée. Finalement, on opte pour un système d'enregistrement des véhicules étrangers qui, comme l'expérience l'a démontré à Anvers, n'est pas optimal. Selon le Conseil d'État, les véhicules étrangers et les véhicules immatriculés en Belgique doivent être traités de manière égale. Mme Annemie Maes craint que ce ne soit pas le cas. N'est-il pas possible d'opter pour un autre système, comme celui de la vignette ?

Il faut également souligner l'incertitude qui pèse avec l'avis de la commission de la protection de la vie privée, ce qui a posé des problèmes pour l'instauration de la zone de basses émissions anversoise.

La députée estime que l'objection formulée par un citoyen doit pouvoir être effectuée par courriel, utilisant ainsi les moyens technologiques actuels. C'est l'objet de l'un de ses amendements.

Il convient également de prévoir que les montants pour les amendes soient indexés, afin de suivre l'évolution du coût de la vie. Il ne faudrait pas que ce montant demeure identique sur une longue période.

En cas de demande d'information de la part de l'autorité, s'il y a une incertitude dans le dossier, un délai d'un mois est prévu pour fournir cette information, à défaut de recevoir une amende administrative de 25 euros. Il faudrait également être précis sur la date qui fait courir ce délai d'un mois.

Il est prévu que les amendes soient reversées dans le fonds climat et soient utilisés pour financer la zone de basses émissions. Ce financement via les amendes sera-t-il suffisant, tant pour le personnel, la mise en place des caméras, ou le déploiement de la zone de basses émissions ? Quels seront les montants budgétaires consacrés en 2018 à la mise en place de la zone de basses émissions ?

Quelles sont les mesures d'accompagnement prévues pour les personnes qui appartiennent à certaines catégories socio-économiques, et qui auront des difficultés à acquérir un autre véhicule ? On parle des primes Bruxell'air ou de primes à l'achat d'un véhicule ou d'un vélo électrique. Il n'y a cependant aucune précision dans le texte.

Une étude sur ce sujet a été lancée et serait achevée. Quels en sont les résultats ?

En outre, concernant les leasings, il y a une référence vague à ceux-ci. Est-il possible d'avoir des précisions à

In verband met de buitenlandse voertuigen wijst het ontwerp van ordonnantie erop dat de wijze waarop de data van andere landen gebruikt kunnen worden, onderzocht zal worden. Men kiest ten slotte voor een registratie van buitenlandse voertuigen die, zoals gebleken is in Antwerpen, niet optimaal is. Volgens de Raad van State moeten buitenlandse voertuigen en voertuigen met een Belgische nummerplaat op gelijke wijze behandeld worden. Mevrouw Annemie Maes vreest dat zulks niet het geval zal zijn. Is het niet mogelijk om voor een ander systeem te kiezen, zoals het vignet ?

Er dient ook gewezen te worden op de onzekerheid die ontstaan is na het advies van de commissie voor de bescherming van de persoonlijke levensfeer. Een en ander heeft problemen doen rijzen bij de invoering van de lage-emissiezone in Antwerpen.

Het parlamentslid meent dat een burger bezwaar moet kunnen aantekenen via e mail, dus met gebruik van de moderne technologische middelen. Dat is het doel van een van haar amendementen.

Men moet er ook voor zorgen dat de bedragen voor de boetes geïndexeerd worden, om de evolutie van de kosten van het levensonderhoud te volgen. Het bedrag mag niet hetzelfde blijven op lange termijn.

In geval van een vraag om informatie vanwege de overheid, als er een onzekerheid in het dossier zit, is er een termijn van een maand gepland om deze informatie te bezorgen, zo niet wordt een administratieve boete van 25 euro opgelegd. Men moet ook precies zijn over de datum waarop de termijn van een maand begint te lopen.

De boetes worden doorgestort in het klimaatfonds en worden gebruikt voor de financiering van de lage-emissiezone. Zal de financiering via boetes voldoende zijn, zowel voor het personeel, de plaatsing van de camera's als voor de organisatie van de lage-emissiezone ? Welke begrotingsmiddelen worden in 2018 uitgetrokken voor de invoering van de lage-emissiezone ?

Wat zijn de begeleidingsmaatregelen voor de personen die tot bepaalde sociaaleconomische categorieën behoren en die problemen zullen hebben om een ander voertuig te kopen ? Men heeft het over de Brussel'Air-premies of de premies voor de aankoop van een elektrische auto of fiets. Er staat geen enkele precisering in de tekst.

Er is een onderzoek over het onderwerp gestart en dat zou afgewerkt zijn. Wat zijn de resultaten ?

Wat de leasings betreft, is er bovendien slechts een vage verwijzing. Kan er meer informatie daarover

ce propos car il n'est pas toujours évident d'identifier le conducteur ou le propriétaire de ces véhicules, ce qui pour l'octroi d'une amende pourrait créer des difficultés.

Enfin, à l'instar d'autres associations comme le BRAL ou Greenpeace, elle souhaite insister sur la nécessité de cette mesure mais également sur son insuffisance pour parvenir à une amélioration de la qualité de l'air. Le plus gros reproche est l'absence d'objectifs couplés à la mise en place de la zone de basses émissions. Il n'y a rien à ce propos dans le projet d'ordonnance. Combien d'émissions en moins voulons-nous atteindre ?

Mme Mahinur Özdemir relate qu'il y a quelques années, l'achat de véhicules diesel était encouragé via des primes. Aujourd'hui, on dit le contraire. Des primes seront-elles prévues pour les familles modestes qui devront abandonner leurs véhicules ?

Mme Liesbeth Dhaene précise qu'elle ne se référerait pas à Anvers à propos de l'étendue de la zone mais à la communication, qui est bien moins étoffée pour la zone de basses émissions bruxelloise. Il suffit de comparer les deux sites internet pour s'en rendre compte.

La ministre répond que sur l'impact socio-économique de la zone de basses émissions, Transport Mobility Leuven avait déjà produit une première étude lors de la législature précédente (2011). Une nouvelle étude réalisée par Transport Mobility Leuven et Trajet fait suite à cette première étude. Cette nouvelle étude se base sur une enquête Beldam, complétée par des enquêtes téléphoniques, des tables rondes avec les fédérations et du benchmarking.

D'après cette nouvelle étude, on peut notamment mentionner que :

- 76 % des personnes avec un revenu de moins de 1000 euros par mois n'ont pas de voiture ;
- 53 % des personnes avec un revenu situé entre 1000 et 1500 euros par mois n'ont pas de voiture ;
- 38 % des personnes avec un revenu situé entre 1500 et 2000 euros par mois n'ont pas de voiture ;
- pour les revenus supérieurs à 5000 euros par mois, 11 % des personnes n'ont pas de voiture.

La situation est donc plus nuancée que nous l'imaginons et 41 % des Bruxellois n'ont pas de voiture.

Cela permet de constater que les ménages les plus défavorisés n'ont pas de voiture, alors qu'ils sont également impactés par la pollution automobile.

gegeven worden, want het is niet altijd gemakkelijk om de bestuurder of de eigenaar van deze voertuigen te vinden, wat problemen doet rijzen voor het opleggen van een boete.

Naar het voorbeeld van andere verenigingen zoals BRAL of Greenpeace wijst zij op de noodzaak van een dergelijke maatregel, maar ook op de onvoldoende reikwijdte ervan om te komen tot een verbetering van de luchtkwaliteit. Het grootste verwijt is het gebrek aan doelstellingen gekoppeld aan de invoering van de lage-emissiezone. Daar staat niets over in het ontwerp van ordonnantie. Hoeveel minder emissies willen wij bereiken ?

Mevrouw Mahinur Özdemir vertelt dat enkele jaren geleden de aankoop van dieselvoertuigen aangemoedigd werd via premies. Vandaag zegt met het tegenovergestelde. Komen er premies voor bescheiden gezinnen die hun voertuigen aan de kant zullen moeten laten ?

Mevrouw Liesbeth Dhaene preciseert dat zij niet naar Antwerpen verwees in verband met de omvang van de zone, maar wel naar de communicatie, die veel minder gedetailleerd is voor de Brusselse lage-emissiezone. Het volstaat om de twee websites te vergelijken om zich daar een idee van te vormen.

De minister antwoordt dat, inzake de sociaaleconomische impact van de lage-emissiezone, Transport Mobility Leuven reeds tijdens de vorige zittingsperiode (2011) een eerste onderzoek gevoerd heeft gevolgd door een nieuw onderzoek door Transport Mobility Leuven en Traject. Dit nieuw onderzoek is gebaseerd op een onderzoek van Beldam, met telefonische enquêtes en rondetafels bij de federaties, en benchmarking.

Volgens dit nieuw onderzoek kan onder andere het volgende gesteld worden :

- 76 % van de personen met een inkomen lager dan 1.000 euro per maand heeft geen wagen ;
- 53 % van de personen met een inkomen tussen 1.000 en 1.500 euro per maand heeft geen wagen ;
- 38 % van de personen met een inkomen tussen 1.500 en 2.000 euro per maand heeft geen wagen ;
- voor de hogere inkomens boven 5.000 euro per maand heeft 11 % van de personen geen wagen.

De situatie is dus genuanceerder dan wij dachten en 41 % van de Brusselaars heeft geen wagen.

Op die manier kan men vaststellen dat de meest achtergestelde gezinnen geen wagen hebben, terwijl zij eveneens last ondervinden van de verontreiniging door auto's.

Les décisions tirées par le Gouvernement de cette étude sont notamment les suivantes :

- l'idée qu'il faut refondre les primes Brussel'air ;
- l'octroi de primes aux PME prévues dans la future ordonnance expansion économique ;
- l'instauration d'un accès journalier (le day-pass) ;
- la nécessité de prévoir un accès « dérogatoire » aux parkings de transit aux portes de Bruxelles.

Pour le 1<sup>er</sup> janvier 2018, le CIRB met tout en œuvre pour installer 90 caméras aux abords de la Région et en son sein. Ce seront en tout 200 caméras qui seront placées et qui pourront servir à d'autres finalités.

Le principe des contrôles mobiles est repris dans l'ordonnance. Des agents assermentés pourront être désignés pour effectuer des contrôles de terrain. La police fédérale et locale pourra vérifier le respect de la zone de basses émissions.

Les montants engagés représentent approximativement un total de 8 millions d'euros pour 2017, 5 millions d'euros en 2018 et 3,5 millions pour les années qui suivent. C'est Bruxelles Fiscalité qui est au cœur de l'opérationnalisation de la zone de basses émissions, avec la gestion des images, des amendes et des demandes d'enregistrement. Le budget prévoit les frais de personnel, de mise en place de la zone et de maintenance.

Le projet d'ordonnance ne devrait pas engranger de coûts supplémentaires pour les zones de police ou les communes. Seules les administrations Bruxelles Fiscalité, Bruxelles Mobilité, le CIRB, Bruxelles Prévention et Sécurité et Bruxelles Environnement sont impactées.

Plusieurs avis doivent être adressées à la commission de protection de la vie privée afin d'utiliser des bases de données fédérales comme le registre national, les immatriculations, l'ONSS, le BCC (pour les personnes ayant une carte PMR). Les demandes d'avis sont en préparation au sein de Bruxelles Fiscalité et seront déposées dès l'adoption du texte par le Parlement.

Concernant les points de capture, une déclaration d'utilisation des caméras aux fins de la zone de basses émissions sera déposée par Bruxelles Prévention et Sécurité. Il faudra également recueillir l'avis de chaque conseil communal sur le plan de couverture site par site. Ce plan de couverture validé par le Gouvernement a été soumis au Conseil

Naar aanleiding van dit onderzoek is de Regering onder andere gekomen tot volgende beslissingen :

- het idee dat de Brussel'Air-premies moeten worden hervormd ;
- de toekenning van premies aan KMO's zoals bepaald in de toekomstige ordonnantie betreffende de economische expansie ;
- de invoering van een « day pass » ;
- de noodzaak om te voorzien in een « afwijking » voor toegang tot overstapparkerplaatsen bij het binnenrijden van Brussel duidelijk aan te duiden.

Het CIBG stelt alles in het werk om tegen 1 januari 2018 zowat 90 camera's te installeren aan de grenzen van het Gewest en in het Gewest. In totaal zullen er 200 camera's worden geplaatst. Ze zullen ook kunnen dienen voor andere doeleinden.

Het principe van de mobiele controles staat in de ordonnantie. Beëdigde personeelsleden zullen kunnen worden aangewezen om controles te velde uit te voeren. De federale en lokale politie zullen de naleving van de lage-emissiezone kunnen controleren.

In totaal is ongeveer 8 miljoen euro vastgelegd voor 2017 ; 5 miljoen euro voor 2018 en 3,5 miljoen euro voor de volgende jaren. Brussel Fiscaliteit speelt een centrale rol in de operationalisering van de lage-emissiezone met het beheer van de beelden, de boetes en de registratieaanvragen. Op de begroting zijn de kosten voor het personeel, de invoering van de zone en het onderhoud ingeschreven.

Het ontwerp van ordonnantie zou geen extra kosten met zich brengen voor de politiezones of de gemeenten. Er zijn enkel gevolgen voor de besturen Brussel Fiscaliteit, Brussel Mobiliteit, het CIBG, Brussel Preventie en Veiligheid en Brussel Leefmilieu.

Er moeten verschillende adviezen worden gevraagd aan de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer om federale databases zoals het rijksregister, het inschrijvingsregister, de RSZ, de KSZ (voor de personen met een PBM kaart) te gebruiken. De adviesaanvragen worden voorbereid door Brussel Fiscaliteit en zullen worden ingediend, zodra het Parlement de tekst heeft goedgekeurd.

Wat de registratiepunten betreft, zal Brussel Preventie en Veiligheid een aangifte doen van het gebruik van camera's voor de lage-emissiezone. Tevens moet het advies van elke gemeenteraad over het dekkingsplan site per site worden ingewonnen. Het door de Regering goedgekeurde dekkingsplan was in september laatstleden voorgelegd aan

régional de sécurité en septembre dernier puis transmis aux présidents des collèges de police qui doivent l'introduire pour validation au sein des communes.

Il y a une campagne de communication nationale via plusieurs canaux (radio, réseaux sociaux, affichage dynamique sur la E411, distribution de dépliants sur les grands carrefours, distribution d'un kit de communication auprès de nombreux partenaires comme les communes où les opérateurs de transport public). La ministre a également rencontré une deuxième fois les communes il y a de cela un mois à son cabinet. Sont également impliqués les CPAS, les centres de contrôle technique, Visit Brussels, les associations hôtelières, les garagistes, etc.

Pour un public plus défavorisé, des contacts sont pris avec des associations partenaires.

La période transitoire sera de neuf mois en 2018, de trois mois en 2019 et en 2020, et il n'y en aura pas en 2022 et en 2025. Il y aura des avertissements durant ces périodes transitoires. Un système complètement opérationnel doit pouvoir être testé, d'où l'intérêt de cette période transitoire. Ces périodes transitoires sont également essentielles pour permettre aux citoyens de s'adapter correctement à la nouvelle mesure.

La ministre s'étonne de l'émotion qui règne autour de cette période transitoire de neuf mois alors que pour le survol de Bruxelles, il a fallu attendre dix-sept ans pour mettre fin à la période transitoire de l'arrêté-bruit.

Sur les véhicules impactés, elle propose de joindre les chiffres au rapport.

de Gewestelijke Veiligheidsraad en vervolgens bezorgd aan de voorzitters van de politiecolleges, die het aan de gemeenten moeten voorleggen met het oog op de validatie.

Er is een nationale communicatiecampagne opgezet via verschillende kanalen (radio, sociale netwerken, dynamische affichage op de E411, distributie van folders op de grote kruispunten, distributie van een communicatie-kit bij talrijke partners zoals de gemeenten of de openbaar vervoersoperatoren). De minister heeft eveneens een maand geleden de gemeenten een tweede maal ontmoet in zijn kabinet. Ook de OCMW's, de technische keuringscentra, Visit Brussels, de hotelverenigingen, de garagehouders, enz. worden daarbij betrokken.

Voor de achtergestelde doelgroepen worden contacten gelegd met partnerverenigingen.

De overgangperiode zal negen maanden bedragen in 2018, drie maanden in 2019 en in 2020. Er zal geen overgangperiode zijn in 2022 en in 2025. Tijdens die overgangperiodes zullen er waarschuwingen zijn. Een volledig operationeel systeem moet kunnen worden getest, vandaar het belang van die overgangperiode. Deze overgangperiodes zijn ook essentieel om de burgers in staat te stellen zich behoorlijk aan te passen aan de nieuwe maatregel.

Het verbaast de minister dat er zoveel ophef wordt gemaakt over de overgangperiode van negen maanden, terwijl men voor de vliegroutes boven Brussel zeventien jaar moest wachten voordat er een einde werd gemaakt aan de overgangperiode van het geluidbesluit.

Wat de betrokken voertuigen betreft, stelt ze voor om de cijfers bij het verslag te voegen.

Catégorie / Categorie	# de véhicules impactés par rapport au BAU / # getroffen voertuigen ten opzichte van de BAU									
	2018		2019		2020		2022		2025	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
<b>Bruxellois / Brusselaars</b>										
interdit - total / verboden - totaal	2.334	0,5	18.958	4,1	65.546	14,0	121.634	25,4	160.781	32,7
dont interdit - new / waarvan nieuw verboden	2334	0,5	17.056	3,7	47.721	10,2	65.216	13,6	70.712	14,4
<b>Belges - Non-Bruxellois / Belgen – Niet-Bruselaars</b>										
interdit - total / verboden - totaal	805	0,1	9.429	1,1	41.696	4,9	138.748	16,2	233.432	26,8
dont interdit - new / waarvan nieuw verboden	805	0,1	8.772	1,0	32.405	3,8	109.214	12,8	143.607	16,5
<b>Étrangers / Buitenlanders</b>										
interdit - total / verboden - totaal	272	0,1	3.186	1,1	14.088	4,9	46.880	16,2	78.872	26,8
dont interdit - new / waarvan nieuw verboden	272	0,1	2.964	1,0	10.949	3,8	36.901	12,8	48.522	16,5
<b>TOTAL / TOTAAL</b>	<b>3.411</b>	<b>0,3</b>	<b>31.573</b>	<b>4,0</b>	<b>121.330</b>	<b>9,6</b>	<b>307.262</b>	<b>20,7</b>	<b>473.085</b>	<b>30,1</b>
<b>TOTAL new / TOTAAL new</b>	<b>3.411</b>	<b>0,3</b>	<b>28.792</b>	<b>3,8</b>	<b>91.075</b>	<b>5,7</b>	<b>211.331</b>	<b>13,0</b>	<b>262.841</b>	<b>15,8</b>



Par rapport aux hypothèses utilisées, il faut souligner que ces chiffres ne tiennent pas compte :

- d'un changement de comportement d'achat de véhicule (une personne qui roule en diesel aujourd'hui reste dans le carburant diesel), ni de nouvelles pratiques en mobilité (voitures partagées, report modal,...) qui permettraient de diminuer le parc ;
- des exonérations qui sont prévus.

On peut donc considérer ces chiffres plutôt comme un scénario « worst case ».

Sur l'impact en matière de qualité de l'air, par rapport à 2015, nous aurons une réduction de 26,6 % des émissions d'oxydes d'azote en 2020. Pour le black carbon, nous en serons à une réduction de plus de 50 % en 2020. Ces chiffres devraient nous permettre de respecter les normes européennes en 2020.

Le contrôle caméra est considéré comme le plus efficace. On érige souvent Paris en exemple mais la vignette est moins efficace là où elle a été expérimentée.

Concernant les grosses cylindrées, nous traitons ici de la pollution atmosphérique et non des émissions de CO<sub>2</sub>.

Il y aura une refonte de la prime Bruxell'air. Elle prévoira la possibilité de recevoir un pack mobilité (un abonnement) à la STIB ou primes pour vélos électriques ou voitures partagées) et pourra être distincte selon les revenus.

L'amende devra être payée dans les deux mois qui suivent le septième jour à compter de son envoi. En cas de contrôle sur la route, une amende pourra être tout de suite encaissée pour éviter les frais de recouvrement. Il y a des concordances avec les autres zones de basses émissions mais il y a quand même des calendriers différents et des compositions de parc automobile très différentes. À Anvers, la zone concerne un territoire bien plus limité avec des accès d'un an qui peuvent être achetés. Nous n'avons pas du tout opté pour un tel système.

L'objectif est de réduire le parc automobile, notamment avec la campagne « 1001 façons de se déplacer à Bruxelles », une refonte de la prime, les voitures partagées, etc. Les véhicules étrangers devront s'enregistrer sous risque de recevoir une amende. Il y aura un échange de données avec les autres pays. Un point est à l'ordre du jour du comité de concertation à ce propos.

Les expériences à l'étranger ont démontré l'effet positif de cette mesure. Si les chiffres à Anvers sont négatifs, c'est

Ten opzichte van de gebruikte hypothesen moet benadrukt worden dat deze cijfers geen rekening houden met :

- een gedragswijziging bij de aankoop van een voertuig (een persoon die vandaag op diesel rijdt blijft bij diesel als brandstof), noch met nieuwe praktijken inzake mobiliteit (gedeelde auto's, modal shift,...) waardoor het park verkleind zou kunnen worden ;
- vrijstellingen waarin voorzien is.

Deze cijfers kunnen dus eerder beschouwd worden als een « worst case » scenario.

Wat de impact op de luchtkwaliteit betreft, zullen we in 2020 komen tot een verlaging van 26,6 % van de emissie van stikstoffen ten opzichte van 2015. Wat black carbon betreft, zal de daling meer dan 50 % bedragen in 2020. Met deze cijfers zouden wij de Europese normen moeten kunnen halen in 2020.

De cameracontrole wordt als het efficiëntst beschouwd. Parijs wordt vaak aangehaald als voorbeeld, het vignet is minder efficiënt op de plaatsen waar het werd getest.

Wat de grote cilinderinhouden betreft, behandelen we hier de luchtverontreiniging en niet de CO<sub>2</sub>-emissies.

De Brussel'Air-premie zal worden herwerkt. Daarbij zal worden voorzien in de mogelijkheid om een mobiliteits-pack te krijgen (abonnement op de MIVB of premies voor elektrische fietsen of gedeelde wagens), en de premie zal kunnen verschillen volgens het inkomen.

De boete zal moeten worden betaald binnen twee maanden die volgen op de zevende dag te rekenen vanaf de verzending. In geval van een wegcontrole, zal een boete onmiddellijk kunnen worden geïnd om de inningskosten te vermijden. Er zullen overeenstemmingen zijn met de andere lage-emissiezones, maar er zijn niettemin verschillende tijdschema's en zeer verschillende samenstellingen van het wagenpark. In Antwerpen heeft de lage-emissiezone een veel kleinere oppervlakte met toegangsrechten van een jaar die kunnen worden gekocht. We hebben helemaal niet voor een dergelijk systeem gekozen.

Het is de bedoeling om het aantal wagens te verminderen, onder meer met de campagne « Je verplaatsen in Brussel kan op 1001 manieren », een herwerking van de premie, gedeelde wagens, enz. Buitenlandse voertuigen zullen zich moeten registreren, zo niet krijgen ze een boete. Er zullen gegevens met de andere landen worden uitgewisseld. Dat is een agendapunt van het overlegcomité.

De experimenten in het buitenland hebben de positieve impact van de maatregel aangetoond. Als de cijfers in

en raison notamment de travaux dans le centre-ville qui y provoquent de gros problèmes de congestion automobile.

Pour supprimer les taxes sur les places de stationnement excédentaires, il faudrait travailler directement sur l'actualisation de la directive PEB qui interviendra à la fin de l'année et qui prévoira un nombre minimal de bornes.

Selon l'oratrice, s'il est vrai qu'il s'agit de la mesure phare pour combattre la mauvaise qualité de l'air, il ne s'agit pas de la seule. Le plan Air-Climat-Énergie comprend 144 mesures sur les bâtiments, le transport, l'économie, etc. Il existe aussi d'autres mesures qui ont un grand impact comme les plans de déplacement entreprises.

Le site internet a été consulté 160.146 fois, avec des nationalités très différentes, dont 6.000 visiteurs étrangers. Le call center a reçu du 28 au 3 octobre 275 appels et 105 courriels.

L'arrêté prévoira une zone de basses émissions pour toute la Région. Si nous parlons de plusieurs zones de basses émissions, c'est pour imaginer d'éventuels renforcements à certains moments.

### III. Discussion des articles et votes

#### *Article 1<sup>er</sup>*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 1<sup>er</sup> est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

#### *Article 2*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

#### *Article 3*

Mme Annemie Maes explique qu'après avoir reçu les explications de la ministre, elle retire les amendements n° 1 et 2.

Antwerpen ongunstig zijn, is dat onder andere wegens werken in het stadscentrum die voor een grote verkeerscongestie zorgen.

Om de belastingen op de overtollige parkeerplaatsen af te schaffen, zal men de EPB-richtlijn rechtstreeks moeten bijwerken, wat aan het eind van het jaar zal gebeuren en waarbij men in een minimumaantal registratiepalen zal voorzien.

Volgens de spreekster gaat het over de maatregel bij uitstek om de slechte luchtkwaliteit te bestrijden, maar het is niet de enige maatregel. Het Lucht-Klimaat-Energieplan omvat 144 maatregelen voor de gebouwen, het transport, de economie, enz. Er bestaan ook andere maatregelen die een grote impact hebben, zoals de bedrijfsvervoersplannen.

De internetsite werd 160.146 keer geraadpleegd door bezoekers van zeer verschillende nationaliteiten, onder wie 6.000 buitenlanders. Het callcenter heeft van 28 september tot 3 oktober 275 oproepen en 105 e mails ontvangen.

Het besluit zal in een lage-emissiezone voor het hele Gewest voorzien. Als we spreken van verschillende lage-emissiezones, is dat om op bepaalde momenten eventuele uitbreidingen te overwegen.

### III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

#### *Artikel 1*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

#### *Artikel 2*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 2 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

#### *Artikel 3*

Mevrouw Annemie Maes legt uit dat zij tekst en uitleg van de minister gekregen heeft. Zij trekt de amendementen nrs. 1 en 2 in.

Elle cite ensuite et justifie l'amendement n° 3.

M. Pierre Kompany cite et justifie l'amendement n° 11.

M. Arnaud Pinxteren estime que l'amendement n° 11 n'est pas clair. Quel sera son champ d'application ?

M. Pierre Kompany lui rétorque que l'amendement est clair et concerne toutes les personnes qui viendront de manière exceptionnelle à Bruxelles.

Mme Annemie Maes demande des précisions sur le nombre de fois ou l'accès journalier. S'agit-il bien de huit accès par an, au prix de 35 euros par accès ?

Il lui est répondu par l'affirmative.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel n'est pas opposée au principe de cet accès journalier. Néanmoins, il n'y a aucune précision dans cet amendement au niveau des modalités.

La ministre lui répond que les modalités seront déterminées par un arrêté d'exécution.

M. Arnaud Pinxteren s'étonne de la méthode. Nous avons ici un amendement du Gouvernement, pourtant déposé par des membres de la majorité, et qui ne contient aucune précision sur les contours précis de ce que le Gouvernement va décider.

#### Votes

L'amendement n° 3 est rejeté par 11 voix contre 2.

L'amendement n° 11 est adopté par 9 voix et 4 abstentions.

L'article 3, tel qu'amendé, est adopté par 9 voix et 4 abstentions.

#### Article 4

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### Vote

L'article 4 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Vervolgens leest zij amendement nr. 3 voor en verantwoordt het.

De heer Pierre Kompany leest amendement nr. 11 voor en verantwoordt het.

De heer Arnaud Pinxteren vindt dat amendement nr. 11 aan duidelijkheid te wensen overlaat. Wat wordt het toepassingsgebied ?

De heer Pierre Kompany zegt dat het amendement wel duidelijk is en betrekking heeft op alle personen die uitzonderlijk naar Brussel komen.

Mevrouw Annemie Maes vraagt meer informatie over het aantal keer of de dagelijkse toegang. Gaat het effectief over acht toegangen per jaar, tegen 35 euro per keer ?

Zij krijgt een bevestigend antwoord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel is wel te vinden voor het principe van de dagelijkse toegang. Maar in het amendement staat geen precisering over de voorwaarden.

De minister antwoordt dat de voorwaarden in een uitvoeringsbesluit geregeld zullen worden.

De heer Arnaud Pinxteren vindt de methode verbaazingwekkend. Wij krijgen hier een amendement van de Regering voorgeschoteld, dat echter door de leden van de meerderheid ondertekend is en dat geen enkele precisering bevat over de plannen van de Regering.

#### Stemmingen

Amendement nr. 3 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 2.

Amendement nr. 11 wordt aangenomen met 9 stemmen bij 4 onthoudingen.

Artikel 3, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 9 stemmen bij 4 onthoudingen.

#### Artikel 4

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### Stemming

Artikel 4 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

*Article 5*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 5 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

*Article 6*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Votes**

L'article 6 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

*Article 7*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 7 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

*Article 8*

Mme Annemie Maes cite et justifie les amendements n° 4 et 5.

**Votes**

L'amendement n° 4 est rejeté par 11 voix contre 2.

L'amendement n° 5 est rejeté par 11 voix contre 2.

L'article 8 est adopté par 11 voix et 2 abstentions.

*Article 9*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 9 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

*Article 10*

Mme Annemie Maes cite et justifie l'amendement n° 6.

*Artikel 5*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 5 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

*Artikel 6*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemmingen**

Artikel 6 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

*Artikel 7*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 7 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

*Artikel 8*

Mevrouw Annemie Maes leest de amendementen nrs. 4 en 5 voor en verantwoordt ze.

**Stemmingen**

Amendement nr. 4 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 2.

Amendement nr. 5 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 2.

Artikel 8 wordt aangenomen met 11 stemmen bij 2 onthoudingen.

*Artikel 9*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 9 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

*Artikel 10*

Mevrouw Annemie Maes leest amendement nr. 6 voor en verantwoordt het.

La présidente signale une correction technique au 11<sup>e</sup> paragraphe de cet article. Il faudrait lire « § 8. La décision sur la réclamation est irrévocable, à défaut d'introduction d'une action auprès du tribunal de police, au plus tard dans un délai de trois mois à dater de sa notification. » au lieu de « § 8. La décision sur la réclamation est irrévocable, à défaut d'introduction d'une action auprès du tribunal de police, au plus tard dans un délai de trois mois à dater de la notification de la décision sur la réclamation administrative. » (Assentiment).

#### *Votes*

L'amendement n° 6 est rejeté par 11 voix contre 2.

L'article 10, tel que corrigé techniquement, est adopté par 11 voix contre 2.

#### *Article 11*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 11 est adopté à l'unanimité des 13 membres présent.

#### *Article 12*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 12 est adopté à l'unanimité des 13 membres présent.

#### *Article 13*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 13 est adopté à l'unanimité des 13 membres présent.

#### *Article 14*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 14 est adopté à l'unanimité des 13 membres présent.

De voorzitter wijst op een technische correctie in de elfde paragraaf van dit artikel. Men dient het volgende te lezen « § 8. De beslissing met betrekking tot een bezwaarschrift is onherroepelijk bij ontstentenis van het inleiden van een vordering bij de politierechtbank uiterlijk binnen een termijn van drie maanden vanaf de kennisgeving ervan » in de plaats van « § 8. De beslissing met betrekking tot een bezwaarschrift is onherroepelijk bij ontstentenis van het inleiden van een vordering bij de politierechtbank uiterlijk binnen een termijn van drie maanden vanaf de kennisgeving van de beslissing met betrekking tot het bezwaarschrift. » (Instemming).

#### **Stemming**

Amendement nr. 6 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 2.

Artikel 10, aldus technisch verbeterd, wordt aangenomen met 11 stemmen bij 2 onthoudingen.

#### *Artikel 11*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 11 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

#### *Artikel 12*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 12 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

#### *Artikel 13*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 13 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

#### *Artikel 14*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 14 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

*Article 15*

Mme Annemie Maes présente et justifie les amendements n<sup>os</sup> 7 et 8.

M. Arnaud Pinxteren présente et justifie les amendements n<sup>os</sup> 9 et 10.

**Votes**

L'amendement n<sup>o</sup> 7 est rejeté par 11 voix contre 2.

L'amendement n<sup>o</sup> 8 est rejeté par 9 voix contre 4.

L'amendement n<sup>o</sup> 9 est rejeté par 9 voix contre 2 et 2 abstentions.

L'amendement n<sup>o</sup> 10 est rejeté par 9 voix contre 2 et 2 abstentions.

L'article 15 est adopté par 9 voix et 4 abstentions.

*Article 16*

M. Pierre Kompany présente et justifie l'amendement n<sup>o</sup> 12.

**Votes**

L'amendement n<sup>o</sup> 12 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

L'article 16, tel qu'amendé, est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

*Article 17*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 17 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

*Article 18*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 18 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

*Artikel 15*

Mevrouw Annemie Maes dient de amendementen nr. 7 en 8 in en verantwoordt ze.

De heer Arnaud Pinxteren dient de amendementen nr. 9 en 10 in en verantwoordt ze.

**Stemmingen**

Amendement nr. 7 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 2.

Amendement nr. 8 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 4.

Amendement nr. 9 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 2, bij 2 onthoudingen.

Amendement nr. 10 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 2, bij 2 onthoudingen.

Artikel 15 wordt aangenomen met 9 stemmen bij 4 onthoudingen.

*Artikel 16*

De heer Pierre Kompany dient amendement nr. 12 in en verantwoordt het.

**Stemmingen**

Amendement nr. 12 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Artikel 16, aldus geamendeerd, wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

*Artikel 17*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 17 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

*Artikel 18*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 18 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

*Article 19*

M. Pierre Kompany présente et justifie l'amendement n° 13.

Mme Annemie Maes souligne qu'il est hypocrite de reprendre la date du 1<sup>er</sup> janvier 2018, alors que la zone n'entrera réellement en vigueur qu'au 1<sup>er</sup> octobre 2018. Si le Gouvernement s'était directement activé après l'adoption du plan air-climat-énergie, la zone aurait pu être mise en place le 1<sup>er</sup> janvier 2018.

M. Jef Van Damme estime que de tels propos sont incroyables de la part de quelqu'un qui était membre d'une majorité qui a enterré ce projet de zone de basses émissions sous la législation précédente.

**Votes**

L'amendement n° 13 est adopté par 11 voix et 2 abstentions.

L'article 19, tel qu'amendé, est adopté par 11 voix et 2 abstentions.

**IV. Vote sur l'ensemble du projet d'ordonnance**

L'ensemble du projet d'ordonnance, tel qu'amendé, est adopté par 11 voix et 2 abstentions.

– *Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

La Rapporteuse,

Annemie MAES

*La Présidente,*

Viviane TEITELBAUM

*Artikel 19*

De heer Pierre Kompany dient amendement nr. 13 in en verantwoordt het.

Mevrouw Annemie Maes benadrukt dat het hypocriet is om opnieuw 1 januari 2018 als datum te nemen, terwijl de zone pas daadwerkelijk van kracht wordt op 1 oktober 2018. Als de Regering daarvan onmiddellijk werk had gemaakt na de goedkeuring van het lucht-klimaat-energieplan, had de zone op 1 januari 2018 ingesteld kunnen zijn.

De heer Jef Van Damme kan geen geloof hechten aan dergelijke uitlatingen van iemand die lid was van een meerderheid die het project voor een lage-emissiezone tijdens de vorige zittingsperiode heeft begraven.

**Stemmingen**

Amendement nr. 13 wordt aangenomen met 11 stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikel 19, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 11 stemmen bij 2 onthoudingen.

**IV. Stemming over het geheel van ontwerp van ordonnantie**

Het ontwerp van ordonnantie, aldus geamendeerd, wordt in zijn geheel aangenomen met 11 stemmen bij 2 onthoudingen.

– *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

*De Rapporteur,*

Annemie MAES

*De Voorzitter,*

Viviane TEITELBAUM

## V. Texte adopté par la commission

### TITRE I<sup>ER</sup> Disposition générale

#### Article 1<sup>er</sup>

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

### TITRE II Dispositions modificatives

#### CHAPITRE 1<sup>ER</sup> Modification du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie

#### Article 2

L'article 3.1.1. du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie est complété comme suit :

« 41° « Zone de basses émissions (ZBE) » : zone au sens de l'article 2.63 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ;

42° « code de la route » : code tel que défini dans l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ;

43° « DIV » : le service public chargé de l'immatriculation des véhicules. ».

#### Article 3

L'article 3.2.16 du même Code est remplacé par ce qui suit :

« Art. 3.2.16. – § 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement définit une ou plusieurs zones de basses émissions sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale applicable(s) de façon permanente afin d'améliorer la qualité de l'air.

§ 2. La restriction au droit d'accès des véhicules à la ou aux zones de basses émissions est liée aux émissions de polluants atmosphériques du véhicule à moteur, telles que fixées par le Gouvernement.

## V. Door de commissie aangenomen tekst

### TITEL I Algemene bepaling

#### Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

### TITEL II Wijzigende bepalingen

#### HOOFDSTUK 1 Wijziging van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing

#### Artikel 2

Artikel 3.1.1. van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing wordt aangevuld als volgt :

« 41° « Lage-emissiezone (LEZ) » : zone zoals bepaald in artikel 2.63 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg ;

42° « Wegcode » : code zoals gedefinieerd in het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg ;

43° « DIV » : de overheidsdienst belast met de inschrijving van de voertuigen. ».

#### Artikel 3

Artikel 3.2.16 van hetzelfde Wetboek wordt vervangen door wat volgt :

« Art. 3.2.16. – § 1. De Regering bepaalt één of meerdere lage-emissiezones op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die permanent van toepassing is (zijn) om de luchtkwaliteit te verbeteren.

§ 2. De beperking van het toegangsrecht van voertuigen tot de lage-emissiezone(s) wordt verbonden aan de emissies van luchtverontreinigende stoffen van het gemotoriseerde voertuig, zoals bepaald door de Regering.



Le Gouvernement peut en outre définir des dérogations à la restriction au droit d'accès à la ou aux zones de basses émissions, en fonction de la nature, du type, de l'utilisation faite du véhicule à moteur concerné, de critères socio-économiques, ainsi qu'en cas de situations exceptionnelles et limitées dans le temps.

Le Gouvernement précise la procédure d'octroi des dérogations et désigne les fonctionnaires, statutaires ou contractuels, qui les accorderont.

Sans préjudice de l'enregistrement tel que visé au § 3, le Gouvernement détermine les types de véhicules qui doivent être enregistrés pour avoir accès à la LEZ.

Le Gouvernement précise les conditions de l'enregistrement.

§ 3. Tout véhicule non enregistré dans le répertoire des véhicules tel que mentionné aux articles 6 à 9 inclus de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules, doit être enregistré préalablement pour avoir accès à la ou aux zones de basses émissions.

Le Gouvernement précise les conditions d'enregistrement.

§ 4. Le placement des signaux indiquant la ou les zones de basses émissions, à savoir les signaux F117 et F118, visés à l'article 71.2 du code de la route, s'effectue conformément aux dispositions de l'ordonnance du 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le cout de la signalisation routière.

§ 5. Le Gouvernement peut établir un système d'accès temporaire à la ou aux zones de basses émissions contre paiement.

Le Gouvernement :

- 1° arrête les modalités de ce système et détermine la procédure relative à la demande, à l'octroi et au paiement de cet accès temporaire payant ;
- 2° fixe le montant de la redevance qui est due pour cet accès. ».

#### *Article 4*

Dans le même Code, il est inséré un article 3.2.17 rédigé comme suit :

« Art. 3.2.17 – § 1<sup>er</sup>. Dans le cadre de la législation sur les zones de basses émissions, les données strictement nécessaires et pertinentes sont recueillies dans une base de données.

De Regering kan voorts afwijkingen definiëren op de beperking van het toegangsrecht tot de lage-emissiezone(s) in functie van de aard, het type, het gebruik van het betreffende motorvoertuig, socio-economische criteria, evenals in geval van uitzonderlijke situaties welke beperkt zijn in de tijd.

De Regering bepaalt de procedure voor de toekenning van de afwijkingen en stelt de statutaire of contractuele ambtenaren aan die deze zullen toekennen.

Onverminderd de registratie zoals bedoeld in § 3, dienen bepaalde door de Regering te bepalen types van voertuigen geregistreerd te worden om toegang te krijgen tot de LEZ.

De Regering bepaalt de voorwaarden van de registratie.

§ 3. Elk voertuig dat niet is geregistreerd in het repertorium van de voertuigen zoals vermeld in de artikelen 6 tot en met 9 van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, moet voorafgaandelijk geregistreerd worden om toegang te verkrijgen tot de lage-emissiezone(s).

De Regering bepaalt de voorwaarden van de registratie.

§ 4. Het plaatsen van verkeerstekens die de lage-emissiezone(s) aangeven, met name de verkeerstekens F117 en F118, bedoeld in artikel 71.2 van de Wegcode, gebeurt overeenkomstig de bepalingen van de ordonnantie van 3 april 2014 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens.

§ 5. De Regering kan een systeem van tijdelijke toegang tot de lage-emissiezone(s) tegen betaling invoeren.

De Regering :

- 1° legt de modaliteiten van dit systeem vast en legt de procedure voor aanvraag, toekenning en betaling van deze tijdelijke toegang tegen betaling vast ;
- 2° bepaalt desgevallend het bedrag van de retributie die voor deze toegang verschuldigd is. ».

#### *Artikel 4*

In hetzelfde Wetboek, wordt een artikel 3.2.17 ingevoegd, luidend als volgt :

« Art. 3.2.17 – § 1. In het kader van de wetgeving betreffende de lage-emissiezones, worden de gegevens die strikt noodzakelijk en pertinent zijn, verzameld in een databank.

Les services mandatés par le Gouvernement gèrent cette base de données conformément à la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel.

Sans préjudice des dispositions de l'article 3.2.19, l'application et le contrôle de la législation relative aux zones de basses émissions, de même que la constatation d'infractions, s'effectuent, entre autres, au moyen d'une reconnaissance des plaques d'immatriculation, avec ou sans appareils automatiques, fixes ou mobiles.

Les données recueillies ne peuvent être utilisées qu'à des fins respectant la réglementation relative à la vie privée.

§ 2. Lorsque les données visées au § 1<sup>er</sup>, à l'exception des données visées au § 3, ne peuvent pas jouer de rôle substantiel pour prouver une infraction, elles ne sont conservées que trois mois, sauf si les données sont nécessaires dans le cadre d'un examen de suivi ou à des fins historiques, statistiques ou scientifiques dans le respect de la législation relative à la vie privée.

Pour ce faire, les données à caractère personnel sont rendues anonymes dès que leur individualisation n'est plus nécessaire pour la réalisation des finalités pour lesquelles elles ont été collectées. Le Gouvernement peut déterminer les modalités relatives au contenu et au fonctionnement de cette base de données.

Les données pourront être communiquées à Bruxelles Environnement ou à une autre institution désignée par le Gouvernement en vue de leur traitement ultérieur à des fins historiques, statistiques et scientifiques.

Les données à caractère personnel ne peuvent être conservées que le temps nécessaire à la réalisation des finalités pour lesquelles elles ont été collectées.

§ 3. Les données liées aux enregistrements seront conservées jusqu'à trois mois après l'expiration de la durée de validité des enregistrements en question.

Les données fournies par le propriétaire ou le conducteur d'un véhicule en vue de l'obtention d'un accès à la LEZ peuvent être conservées jusqu'à trois mois après l'expiration de la validité de l'accès obtenu.

§ 4. Les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en présence d'un agent qualifié font foi jusqu'à preuve du

De door de Regering gemandateerde diensten beheren deze databank overeenkomstig de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens.

Onverminderd de bepalingen van artikel 3.2.19, verloopt de toepassing en de controle van de wetgeving inzake lage-emissiezones, evenals de vaststelling van overtredingen, onder meer door middel van nummerplaat-herkenning, met of zonder vaste of mobiele automatische toestellen.

De ingezamelde gegevens mogen slechts gebruikt worden voor doeleinden die de regelgeving inzake de persoonlijke levenssfeer respecteren.

§ 2. Indien de § 1 bedoelde gegevens, met uitzondering van de gegevens bedoeld in § 3, geen substantiële rol kunnen vervullen teneinde een overtreding te bewijzen, worden ze niet langer dan drie maanden bewaard, tenzij de gegevens nodig zijn in het kader van opvolgingsonderzoek of voor historische, statistische of wetenschappelijke doeleinden waarbij de wetgeving inzake de persoonlijke levenssfeer wordt gerespecteerd.

Om dit te doen, worden de persoonsgegevens anoniem gemaakt van zodra hun individualisering niet meer noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de doeleinden waarvoor ze werden verzameld. De Regering kan de modaliteiten inzake de inhoud en de werking van deze databank bepalen.

De gegevens zullen meegedeeld kunnen worden aan Leefmilieu Brussel of aan een andere instelling aangeduid door de Regering met het oog op hun latere verwerking voor historische, statistische en wetenschappelijke doeleinden.

De persoonsgegevens mogen niet langer worden bewaard dan noodzakelijk voor de verwezenlijking van de doeleinden waarvoor ze werden verzameld.

§ 3. De gegevens gelieerd aan de registraties zullen worden bewaard tot drie maanden na het verstrijken van de geldigheidsduur van de betrokken registraties.

De gegevens verstrekt door de eigenaar of bestuurder van een voertuig met het oog op het bekomen van toegang tot de LEZ mogen worden bewaard tot drie maanden na het verstrijken van de geldigheid van de bekomen toegang.

§ 4. De vaststellingen gebaseerd op materiële bewijzen verstrekt door automatisch werkende toestellen in het bijzijn van een gekwalificeerde agent gelden als bewijs, tot

contraire lorsqu'il s'agit d'infractions aux articles 3.2.16 et à 3.2.27, à l'article 3.4.1/1 et à leurs arrêtés d'exécution.

§ 5. Les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié font foi jusqu'à preuve du contraire lorsqu'il s'agit d'infractions aux articles 3.2.16 à 3.2.27, à l'article 3.4.1/1 et à leurs arrêtés d'exécution.

Lorsqu'une infraction a été constatée par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'agent qualifié, le procès-verbal en fait mention.

§ 6. Par « agent qualifié », on entend pour l'application du présent article :

- les fonctionnaires chargés de surveiller le respect des articles 3.2.16 à 3.2.27, de l'article 3.4.1/1 et de leurs arrêtés d'exécution ;
- les officiers ou agents de la police judiciaire dans le cadre de l'exercice de leurs compétences ;
- les membres du cadre opérationnel de la police locale et fédérale dans le cadre de l'exercice de leurs compétences. ».

#### *Article 5*

Dans le même Code, il est inséré un article 3.2.18, rédigé comme suit :

« Art. 3.2.18 – § 1<sup>er</sup>. Le redevable de l'amende prévue par l'article 3.4.1/1 est le conducteur du véhicule au moment des faits. Celui-ci est présumé être jusqu'à preuve du contraire la personne au nom de laquelle le véhicule est inscrit ou immatriculé auprès de l'autorité responsable de l'immatriculation des véhicules, ou de son équivalent étranger.

La preuve du contraire peut être apportée par tous les modes de preuves légaux à l'exception du serment. Afin que la présomption soit renversée, il faut également que la personne susvisée communique l'identité du conducteur au moment des faits concernés.

La personne au nom de laquelle le véhicule est inscrit ou immatriculé auprès de l'autorité responsable de l'immatriculation des véhicules ou de son équivalent étranger, reste solidairement tenue au paiement de l'amende pour l'utilisation de son véhicule dans une zone de basses émissions dans le cas où il ne serait pas le conducteur et si l'une des conditions ci-dessous est remplie :

bewijs van het tegendeel, indien het gaat om overtredingen van de artikelen 3.2.16 tot en met 3.2.27, artikel 3.4.1/1 en de uitvoeringsbesluiten ervan.

§ 5. De vaststellingen gebaseerd op materiële bewijzen verstrekt door automatisch werkende toestellen zonder het bijzijn van een gekwalificeerde agent gelden als bewijs, tot bewijs van het tegendeel, indien het gaat om overtredingen van de artikelen 3.2.16 tot en met 3.2.27, artikel 3.4.1/1 en de uitvoeringsbesluiten ervan.

Indien een overtreding werd vastgesteld door automatisch werkende toestellen zonder het bijzijn van een gekwalificeerde agent, wordt dit vermeld in het proces-verbaal.

§ 6. Met « gekwalificeerde agent » wordt in het kader van dit artikel bedoeld :

- de ambtenaren die belast zijn met het toezicht op de naleving van de artikelen 3.2.16 tot en met 3.2.27, artikel 3.4.1/1 en de uitvoeringsbesluiten ervan ;
- de officieren of agenten van de gerechtelijke politie in het kader van de uitoefening van hun bevoegdheden ;
- de leden van het operationeel kader van de lokale en federale politie in het kader van de uitoefening van hun bevoegdheden. ».

#### *Artikel 5*

In hetzelfde Wetboek, wordt een artikel 3.2.18 ingevoegd, luidend als volgt :

« Art. 3.2.18 – § 1. De persoon die de boete waarin voorzien in artikel 3.4.1/1 verschuldigd is, is de bestuurder van het voertuig op het moment van de feiten. Er wordt vermoed, tot bewijs van het tegendeel, dat dit de persoon is op wiens naam het voertuig ingeschreven of geregistreerd is bij de overheid die belast is met de inschrijving van voertuigen of het buitenlandse equivalent hiervan.

Het bewijs van het tegendeel kan geleverd worden door alle wettelijke bewijsmiddelen, met uitzondering van de eed. Om het vermoeden om te keren, dient voornoemde persoon bovendien de identiteit van de bestuurder op het ogenblik van de feiten mee te delen.

De persoon op wiens naam het voertuig is ingeschreven of geregistreerd bij de instantie verantwoordelijk voor de inschrijving van voertuigen of haar buitenlandse tegenhanger, blijft hoofdelijk gehouden tot betaling van de boete wegens het gebruik van zijn voertuig in een lage-emissiezone in het geval dat hij niet de bestuurder was en aan één van onderstaande voorwaarden voldaan is :

- 1° le conducteur est insolvable au moment des faits ;
- 2° le conducteur se trouve dans l'une des situations visées à l'article 8 de l'arrêté royal du 15 janvier 2014 relatif à l'intervention majorée de l'assurance visée à l'article 37, § 19, de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnée le 14 juillet 1994 ;
- 3° le paiement de l'amende n'a pas été exécuté dans les délais prescrits.

§ 2. Il y a lieu d'avoir égard, dans le cas d'un ensemble de véhicules articulés, à l'immatriculation du véhicule à moteur.

§ 3. En cas de contestation de la présomption, par une personne morale, les personnes physiques représentant la personne morale en droit sont obligées de communiquer l'identité du conducteur au moment des faits concernés ou, s'ils ne la connaissent pas, l'identité de la personne physique responsable du véhicule. ».

#### Article 6

Dans le même Code, il est inséré un article 3.2.19, rédigé comme suit :

« Art. 3.2.19 – § 1<sup>er</sup>. Sans préjudice des pouvoirs conférés aux autres officiers ou agents de police judiciaire et aux membres du cadre opérationnel de la police locale et fédérale, les fonctionnaires chargés de veiller au respect des articles 3.2.16 à 3.2.27, de l'article 3.4.1/1 et de leurs arrêtés d'exécution, en ce qui concerne les véhicules qui se trouvent sur la voie publique, sont des fonctionnaires statutaires ou contractuels désignés par le Gouvernement.

§ 2. Les fonctionnaires visés au § 1<sup>er</sup> n'ont la qualité d'agent ou d'officier de la police judiciaire qu'après prestation de serment.

La formule du serment à prêter est la suivante : « Je jure de respecter fidèlement les obligations de ma fonction. ».

Le Gouvernement détermine les modalités de la prestation de serment, le mode et les critères de recrutement des fonctionnaires susmentionnés.

§ 3. Les fonctionnaires visés au § 1<sup>er</sup> se font connaître en présentant, sur demande, une pièce de légitimation ou de justification comprenant au moins les nom, prénom, et la photographie du titulaire de la pièce, avec la mention de la réglementation en exécution de laquelle ils agissent,

- 1° de bestuurder is op het ogenblik van de feiten onvermogen ;
- 2° de bestuurder bevindt zich op het ogenblik van de feiten in één van de situaties zoals bedoeld in artikel 8 van het koninklijk besluit van 15 januari 2014 betreffende de verhoogde verzekeringstegemoetkoming, bedoeld in artikel 37, § 19 van de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994 ;
- 3° de betaling van de boete is niet binnen de voorgeschreven termijn uitgevoerd.

§ 2. In het geval van een samenstel van voertuigen, dient er rekening gehouden te worden met de inschrijving van het motorvoertuig.

§ 3. Indien het vermoeden betwist wordt door een rechtspersoon, zijn de natuurlijke personen die de rechtspersoon in rechte vertegenwoordigen verplicht de identiteit van de bestuurder op het ogenblik van de betrokken feiten mee te delen of, indien ze deze niet kennen, de identiteit van de natuurlijke persoon verantwoordelijk voor het voertuig. ».

#### Artikel 6

In hetzelfde Wetboek, wordt een artikel 3.2.19 ingevoegd, luidend als volgt :

« Art. 3.2.19 – § 1. Onverminderd de bevoegdheden toegekend aan de andere officieren of agenten van gerechtelijke politie en aan de leden van het operationeel kader van de lokale en federale politie, zijn de ambtenaren die belast zijn met het toezicht op de naleving van de artikelen 3.2.16 tot en met 3.2.27, artikel 3.4.1/1 en de uitvoeringsbesluiten ervan, voor wat betreft de voertuigen die zich op de openbare weg bevinden, statutaire of contractuele ambtenaren die aangeduid zijn door de Regering.

§ 2. De ambtenaren vermeld in § 1 hebben slechts de hoedanigheid van agent of officier van de gerechtelijke politie nadat ze de eed hebben afgelegd.

De formule van de af te leggen eed luidt als volgt : « Ik zweer de verplichtingen van mijn ambt trouw na te komen. ».

De Regering bepaalt de modaliteiten voor de eedaflegging, de wijze en de aanwervingsvoorwaarden voor de bovenvermelde ambtenaren.

§ 3. De ambtenaren bedoeld in § 1 moeten zich bekendmaken, op vraag, door een legitimatie- of verantwoordingsbewijs voor te leggen dat tenminste de naam, voornaam en foto van de titularis van het bewijs bevat, met de vermelding van de reglementering in uitvoering

ainsi qu'en portant éventuellement un uniforme, dont les caractéristiques et l'obligation du port sont à déterminer par le Gouvernement.

§ 4. Pour l'application du présent chapitre, on entend par « montants à recouvrer » les dettes mentionnées ci-dessous, dans la mesure où elles sont certaines, définitives et exigibles :

1. les frais ;
2. ses accessoires ;
3. les décimes additionnels ;
4. les centimes additionnels ;
5. les taxes régionales ;
6. les amendes ;
7. des intérêts ;
8. toute autre dette due à la Région.

§ 5. Dans le cadre de l'exercice de leurs tâches, les fonctionnaires visés au § 1<sup>er</sup> sont habilités à :

- 1° donner des injonctions aux conducteurs et régler la circulation, comme stipulé à l'article 11 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, notamment donner l'ordre au conducteur d'arrêter le véhicule ;
- 2° se faire présenter, consulter et prendre une copie des données administratives nécessaires, telles les documents légalement prescrits qui doivent être en possession du conducteur d'un véhicule, et plus largement tous les documents utiles à l'identification du véhicule, du conducteur ou de la personne au nom de laquelle le véhicule est inscrit ;
- 3° recueillir des informations et effectuer des contrôles en interrogeant des personnes et en consultant des documents et autres supports d'information ;
- 4° requérir l'assistance de la police locale et fédérale dans le cadre de contrôles ;
- 5° procéder à des constatations à l'aide de moyens audiovisuels ou de dispositifs automatisés de contrôle fixes et mobiles ;
- 6° procéder à la perception immédiate de l'amende administrative prévue à l'article 3.4.1/1 et, le cas échéant, des montants à recouvrer, des autres frais, accessoires, intérêts, décimes additionnels, centimes additionnels, taxes ou amendes dont la personne contrôlée serait redevable.

§ 6. Par dérogation à l'article 3.2.21, en cas de contrôle sur la voie publique, le conducteur du véhicule en infraction à la législation sur les zones de basses émissions acquitte

van welke zij handelen. Zij kunnen zich eveneens kenbaar maken door eventueel een uniform te dragen, waarvan de kenmerken en het verplicht karakter ervan bepaald worden door de Regering.

§ 4. Voor de toepassing van dit hoofdstuk, wordt onder de « in te vorderen bedragen » verstaan : de hierna vermelde schulden, in zoverre ze zeker, vaststaand en opeisbaar zijn :

1. de kosten ;
2. de toebehoren ;
3. de opdecimen ;
4. de opcentiemen ;
5. de gewestelijke taksen ;
6. de boetes ;
7. interesten ;
8. elke andere schuld verschuldigd aan het Gewest.

§ 5. In het kader van de uitoefening van hun taken, zijn de ambtenaren bedoeld in § 1 bevoegd om :

- 1° instructies te geven aan de bestuurders en het verkeer te regelen, zoals bepaald in artikel 11 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, en met name aan de bestuurder het bevel te geven het voertuig tot stilstand te brengen ;
- 2° de nodige administratieve gegevens te laten voorleggen, te raadplegen en er een kopie van te nemen, zoals de wettelijk voorgeschreven documenten die de bestuurder van een voertuig in zijn bezit moet hebben en, in ruimere zin, alle documenten die nuttig zijn voor de identificatie van het voertuig, de bestuurder of de persoon op wiens naam het voertuig staat ingeschreven ;
- 3° informatie te verzamelen en controles uit te voeren middels het ondervragen van personen en middels het raadplegen van documenten en andere informatiedragers ;
- 4° de assistentie van de lokale en de federale politie te vorderen in het kader van controles ;
- 5° over te gaan tot vaststellingen door middel van audiovisuele middelen of vaste en mobiele automatische controletoeestellen ;
- 6° over te gaan tot de onmiddellijke inning van de administratieve boete waarin voorzien in artikel 3.4.1/1 en desgevallend van de in te vorderen bedragen, de andere kosten, toebehoren, interesten, opdecimen, opcentiemen, taksen of boetes die de gecontroleerde persoon nog verschuldigd zou zijn.

§ 6. In afwijking van artikel 3.2.21, in geval van controle op de openbare weg, betaalt de bestuurder van het voertuig bij overtreding van de wetgeving betreffende de

entre les mains du fonctionnaire visé au § 1<sup>er</sup>, les amendes visées à l'article 3.4.1/1 et les montants à recouvrer.

Le procès-verbal de constat d'infraction est remis en main propre au contrevenant et, le cas échéant, envoyé pour copie à la personne au nom de laquelle le véhicule est inscrit ou immatriculé.

Le Gouvernement peut déterminer, par arrêté, des modalités de paiement plus précises.

En aucun cas, il ne pourra être procédé au recouvrement immédiat si le contrevenant est âgé de moins de 18 ans.

§ 7. À défaut de paiement des sommes visées au paragraphe précédent, au moment de la constatation de l'infraction, le véhicule est retenu par le fonctionnaire visé à l'article 3.2.19, jusqu'au paiement des sommes dues.

Un procès-verbal de retenue établi par le fonctionnaire compétent a force probante jusqu'à preuve du contraire.

Dans le cadre de la retenue visée au premier alinéa, le fonctionnaire visé à l'article 3.2.19 peut prendre une ou plusieurs des mesures ci-dessous :

- la retenue des documents de bord ;
- la retenue de la lettre de voiture ;
- le placement d'un sabot ;
- l'enlèvement du véhicule en infraction vers un lieu d'entreposage ;
- le stationnement du véhicule.

Le véhicule retenu ne peut être déplacé sans l'autorisation du ou des fonctionnaire(s) contractuel(s) ou statutaire(s) désigné(s) par le Gouvernement.

Le propriétaire du véhicule retenu ne peut aliéner ce véhicule sans l'autorisation du ou des fonctionnaire(s) contractuel(s) ou statutaire(s) désigné(s) par le Gouvernement.

§ 8. Le risque et les frais éventuels résultant de la retenue sont à charge des redevables visés à l'article 3.2.18. La retenue est levée après le paiement de toutes les sommes dues.

§ 9. Le paiement immédiat des sommes dues éteint la possibilité d'infliger au contrevenant une amende

lage-emissiezones, de boetes bedoeld in artikel 3.4.1/1 en de in te vorderen bedragen in handen van de ambtenaar vermeld in § 1.

Het proces-verbaal met de vaststelling van de overtreding wordt persoonlijk aan de overtreder overhandigd en desgevallend wordt een afschrift opgestuurd naar de persoon op wiens naam het voertuig ingeschreven of geregistreerd staat.

De Regering kan bij besluit preciezere betalingsmodaliteiten vastleggen.

In geen geval kan er overgegaan worden tot een onmiddellijke inning als de overtreder jonger is dan 18 jaar.

§ 7. Indien de bedragen vermeld in voorgaande paragraaf niet betaald worden op het ogenblik van de vaststelling van de overtreding, wordt het voertuig aangehaald door de ambtenaar bedoeld in artikel 3.2.19, totdat de verschuldigde bedragen betaald zijn.

Een door de bevoegde ambtenaar opgesteld proces-verbaal van aanhaling heeft bewijskracht tot bewijs van het tegendeel.

In het kader van de aanhaling waarvan sprake in het eerste lid, kan de ambtenaar bedoeld in artikel 3.2.19 één of meerdere van de onderstaande maatregelen nemen :

- de inhouding van de boorddocumenten ;
- de inhouding van de vrachtbrief ;
- de plaatsing van een wielklem ;
- de afvoer van het voertuig in overtreding naar een stalplaats ;
- het parkeren van het voertuig.

Het aangehaalde voertuig mag niet verplaatst worden zonder de toelating van de door de Regering aangestelde contractuele of statutaire ambtena(a)r(en).

De eigenaar van het aangehaalde voertuig mag dit voertuig niet vervreemden zonder toelating van de door de Regering aangestelde contractuele of statutaire ambtena(a)r(en).

§ 8. Het risico en de eventuele kosten die voortvloeien uit de aanhaling zijn ten laste van de personen die de boete verschuldigd zijn zoals bepaald in artikel 3.2.18. De aanhaling wordt opgeheven na de betaling van de verschuldigde bedragen.

§ 9. De onmiddellijke betaling van de verschuldigde sommen dooft de mogelijkheid om de overtreder te boeten,

administrative conformément à la procédure visée à l'article 3.2.21. Le payeur recevra également une preuve de son paiement immédiat. ».

#### Article 7

Dans le même Code, il est inséré un article 3.2.20, rédigé comme suit :

« Art.3.2.20 – § 1<sup>er</sup>. Les fonctionnaires désignés en vertu de l'article 3.2.19, § 1<sup>er</sup>, sont autorisés à prouver par tous moyens de droit, témoignages et présomptions compris, à l'exception du serment, et par les procès-verbaux qu'ils dressent, toute infraction aux articles 3.2.16 à 3.2.27, à l'article 3.4.1/1 et à leurs arrêtés d'exécution, de même que tout fait qui établit ou concourt à établir la redevabilité des montants à recouvrer.

§ 2. Tout renseignement, pièce, procès-verbal ou acte obtenu dans l'exercice de leurs fonctions par les fonctionnaires visés au § 1<sup>er</sup>, soit directement, soit par l'entremise d'un des services administratifs, établissements de droit public, sociétés de droit public, organisations dépendant de la Région, ou services administratifs de l'État, y compris les parquets et les greffes de toutes juridictions, des Communautés, des Régions, des provinces ou communes, peut être invoqué pour la recherche de tout fait qui établit ou concourt à établir la redevabilité susmentionnée.

§ 3. Lorsqu'ils en sont requis par un fonctionnaire désigné par le Gouvernement, les services administratifs de la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que ses établissements et organismes publics sont tenus de lui fournir tous les renseignements en leur possession, de lui communiquer, sans déplacement, tous actes, pièces, registres et documents quelconques qu'ils détiennent et de lui laisser prendre tous renseignements, copies ou extraits qu'il juge nécessaires pour assurer l'établissement ou la perception des montants mentionnés au § 1<sup>er</sup>.

Par « établissements » ou « organismes publics », il faut entendre, les institutions, sociétés, associations, établissements et services de l'administration auxquels la Région de Bruxelles-Capitale participe, auxquels la Région de Bruxelles-Capitale fournit une garantie, sur l'activité desquels la Région de Bruxelles-Capitale exerce un contrôle ou dont le personnel de direction est désigné par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, sur sa proposition ou moyennant son approbation.

waarin voorzien door de procedure in artikel 3.2.21, uit. De betaler ontvangt bovendien een bewijs van onmiddellijke betaling. ».

#### Artikel 7

In hetzelfde Wetboek, wordt een artikel 3.2.20 ingevoegd, luidend als volgt :

« Art.3.2.20 – § 1. De krachtens artikel 3.2.19, § 1 aangestelde ambtenaren zijn gemachtigd om door alle middelen van recht, getuigenissen en vermoedens inbegrepen, maar met uitzondering van de eed, en door de processen-verbaal die ze opstellen, elke overtreding van de artikelen 3.2.16 tot en met 3.2.27, artikel 3.4.1/1 en de uitvoeringsbesluiten ervan vast te stellen, evenals elk feit dat de verschuldigdheid van de in te vorderen bedragen vaststelt of bijdraagt tot de vaststelling ervan.

§ 2. Elke inlichting, elk stuk, elk proces-verbaal of elke akte door de ambtenaren bedoeld in § 1 verkregen in de uitoefening van hun functie, hetzij rechtstreeks, hetzij door tussenkomst van één van de administratieve diensten, instellingen van publiekrechtelijke aard, vennootschappen van publiek recht, organisaties die van het Gewest afhangen of administratieve diensten van de Staat, met inbegrip van de parketten en de griffies van alle rechtscolleges, van de Gemeenschappen, de Gewesten, de provincies of gemeenten, kan worden ingeroepen voor het onderzoek naar elk feit dat voormelde verschuldigdheid vaststelt of bijdraagt tot de vaststelling daarvan.

§ 3. De bestuursdiensten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, evenals de openbare instellingen en organisaties die ervan afhangen, zijn gehouden om, wanneer zij daartoe worden aangezocht door een door de Regering aangeduide ambtenaar, hem alle in hun bezit zijnde inlichtingen te verstrekken, hem zonder verplaatsing, alle akten, stukken, registers en allerhande documenten te verstrekken en om hem alle inlichtingen in te laten winnen of afschriften of uittreksels te laten nemen die hij noodzakelijk acht om de vestiging of de inning te verzekeren van de in § 1 vermelde bedragen.

Onder « openbare instellingen » of « organisaties » dient te worden verstaan: de instellingen, vennootschappen, verenigingen, inrichtingen en diensten van de administratie welke het Brussels Hoofdstedelijk Gewest medebeheert, waaraan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een waarborg verstrekt, op wier werkzaamheden het Brussels Hoofdstedelijk Gewest toezicht uitoefent of waarvan het leidinggevend personeel aangesteld wordt door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, op haar voordracht of met haar goedkeuring.

Les obligations reprises dans le présent paragraphe pèsent aussi sur l'agglomération, les fédérations de communes et les communes de la Région de Bruxelles-Capitale. ».

#### *Article 8*

Dans le même Code, il est inséré un article 3.2.21, rédigé comme suit :

« Art.3.2.21 – Lorsqu'une infraction aux articles 3.2.16 à 3.2.27, à l'article 3.4.1/1 et aux leurs arrêtés d'exécution est constatée par un fonctionnaire désigné en vertu de l'article 3.2.19, § 1<sup>er</sup>, celui-ci établit un procès-verbal ayant force probante jusqu'à preuve du contraire.

Le procès-verbal mentionne au minimum l'infraction et les montants dus éventuellement cumulés à ceux visés à l'article 3.2.20, dont il aurait connaissance, ainsi que les éléments qui doivent permettre l'identification de la personne au nom de laquelle le véhicule est inscrit ou immatriculé et, le cas échéant, l'identité du conducteur du véhicule en cas de contrôle sur la voie publique.

Le procès-verbal, accompagné d'une demande de paiement dans un délai de deux mois à compter du septième jour qui suit l'envoi, est envoyé au contrevenant.

Le cas échéant, en cas de contrôle sur la voie publique, le procès-verbal sera remis en main propre au contrevenant et envoyé à la personne au nom de laquelle le véhicule est inscrit ou immatriculé si elle diffère.

Le Gouvernement peut préciser les modalités de paiement. ».

#### *Article 9*

Dans le même Code, il est inséré un article 3.2.22, rédigé comme suit :

« Art. 3.2.22 – § 1<sup>er</sup>. Au cas où l'amende prévue à l'article 3.4.1/1 n'a pas été payée dans le délai visé à l'article 3.2.21, il est encouru une majoration de l'amende égale à 20 % du montant de l'amende non payée ou payée hors délai.

Un intérêt est dû de plein droit si l'amende n'est pas payée dans les délais ; il est calculé mensuellement, au taux d'un douzième de l'intérêt légal en matière fiscale sur le total des amendes et des majorations dues. Toute fraction

De verplichtingen opgenomen in deze paragraaf gelden ook voor de agglomeratie, de federaties van gemeenten en de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. ».

#### *Artikel 8*

In hetzelfde Wetboek, wordt een artikel 3.2.21 ingevoegd, luidend als volgt :

« Art.3.2.21 – Wanneer een overtreding van de artikelen 3.2.16 tot en met 3.2.27, artikel 3.4.1/1 en de uitvoeringsbesluiten ervan wordt vastgesteld door een ambtenaar aangesteld krachtens artikel 3.2.19, § 1, stelt deze een proces-verbaal op met bewijskracht tot bewijs van het tegendeel.

Dit proces-verbaal vermeldt minstens de overtreding en de verschuldigde bedragen, eventueel samengeteld met deze bedoeld in artikel 3.2.20 waarvan hij kennis zou hebben, alsook de elementen die de identificatie moeten mogelijk maken van de persoon op wiens naam het voertuig ingeschreven of geregistreerd staat en, in voorkomend geval, van de bestuurder van het voertuig bij een controle op de openbare weg.

Het proces-verbaal, vergezeld van een verzoek tot betaling binnen een termijn van twee maanden te tellen vanaf de zevende dag die volgt op de verzending, wordt verstuurd aan de overtreder.

Desgevallend, bij een controle op de openbare weg, wordt het proces-verbaal persoonlijk aan de overtreder overhandigd en opgestuurd naar de persoon op wiens naam het voertuig ingeschreven of geregistreerd staat, indien dit een andere persoon is.

De Regering kan de modaliteiten voor de betaling bepalen. ».

#### *Artikel 9*

In hetzelfde Wetboek, wordt een artikel 3.2.22 ingevoegd, luidend als volgt :

« Art. 3.2.22 – §.1. In het geval dat de boete waarin voorzien in artikel 3.4.1/1 niet betaald wordt binnen de termijn waarin voorzien in artikel 3.2.21, wordt deze vermeerderd met 20 % van het bedrag van de niet of buiten de termijn betaalde boete.

Er is van rechtswege interest verschuldigd indien de boete niet binnen de termijn betaald wordt ; deze wordt maandelijks berekend, tegen een tarief dat één twaalfde bedraagt van de wettelijke interest in fiscale zaken, op alle



est comptée pour un mois. L'intérêt n'est réclamé que s'il atteint 2,50 euros.

En cas de restitution de l'amende, un intérêt est exigible de plein droit; il est calculé mensuellement au taux d'un douzième de l'intérêt légal en matière fiscale sur le montant de l'amende à restituer. Toute fraction d'un mois est comptée pour un mois. L'intérêt n'est restitué que s'il atteint 2,50 euros.

§ 2. En cas de non-paiement dans les délais de l'amende, telle que majorée en vertu du § 1<sup>er</sup>, le fonctionnaire, statutaire ou contractuel, chargé par le Gouvernement du recouvrement, peut établir un commandement et faire procéder à la signification d'une contrainte, et éventuellement faire procéder à la saisie-exécution mobilière du véhicule ou toute autre mesure d'exécution. La contrainte décernée est visée et rendue exécutoire par le fonctionnaire susmentionné.

Le commandement et la contrainte peuvent reprendre, outre les sommes visées dans l'alinéa précédent, d'autres dettes non réglées qui concernent les taxes, amendes, centimes additionnels, décimes additionnels, intérêts, frais et accessoires qui sont perçus par l'administration fiscale et ce, pour autant que ces dettes soient certaines, définitives et exigibles.

Le risque et les frais éventuels résultant de la saisie sont à charge du redevable visé à l'article 3.2.18. La saisie est levée après le paiement de toutes les sommes et des frais y afférents, repris dans la contrainte.

Le tribunal de police peut, à la demande de l'administration fiscale, prononcer la confiscation de la plaque d'immatriculation du véhicule et ordonner sa restitution à l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules.

La contrainte est signifiée par exploit d'huissier de justice, par un envoi postal recommandé ou un recommandé électronique.

§ 3. La signification mentionnée au § 2 précédent a les effets mentionnés à l'article 15, § 2, de l'ordonnance du 21 décembre 2012 établissant la procédure fiscale en Région de Bruxelles-Capitale.

§ 4. Les articles 16 et 17 de l'ordonnance du 21 décembre 2012 établissant la procédure fiscale en Région de Bruxelles-Capitale sont d'application dans les cas visés au présent article.

verschuldigde boeten en vermeerderingen. Elke fractie wordt berekend voor één maand. De interest is slechts verschuldigd als deze 2,50 euro bedraagt.

Bij terugbetaling van de boete, is van rechtswege een interest verschuldigd; hij wordt maandelijks berekend, tegen een tarief dat één twaalfde bedraagt van de wettelijke interest in fiscale zaken, op het bedrag van de terug te betalen boete. Ieder gedeelte van een maand wordt berekend voor één maand. De interest wordt slechts terugbetaald als deze 2,50 euro bedraagt.

§ 2. In geval van niet-betaling van de boete, zoals vermeerderd krachtens § 1, binnen de termijnen, kan de statutaire of contractuele ambtenaar die door de Regering belast werd met de invordering, een dwangschrift uitvaardigen en overgaan tot de betekening van een dwangbevel en eventueel overgaan tot het leggen van uitvoerend roerend beslag op het voertuig of tot iedere andere uitvoeringsmaatregel. Het uitgevaardigde dwangbevel wordt gevisieerd en uitvoerbaar verklaard door de bovengenoemde ambtenaar.

Het dwangschrift en het dwangbevel kunnen naast de bedragen bedoeld in voorgaand lid ook andere onbetaalde schulden bevatten die betrekking hebben op taksen, boetes, opcentiemen, opdecimen, interesten, kosten en toebehoren die door de fiscale administratie geïnd worden, en dit voor zover deze schulden zeker, vaststaand en opeisbaar zijn.

Het risico en de eventuele kosten die voortvloeien uit het beslag zijn ten laste van de persoon die op grond van artikel 3.2.18. de betaling verschuldigd is. Het beslag wordt opgeheven na de betaling van alle bedragen en hieruit voortvloeiende kosten, opgenomen in het dwangbevel.

Op verzoek van de fiscale administratie kan de politierechtbank de verbeurdverklaring van de nummerplaat van het voertuig uitspreken en bevelen dat deze teruggegeven wordt aan de instantie belast met de inschrijving van voertuigen.

Het dwangbevel wordt betekend via gerechtsdeurwaardersexploot, bij aangetekende zending per post, of elektronisch aangetekende zending.

§ 3. De betekening vermeld in § 2 heeft de effecten vermeld in artikel 15, § 2 van de ordonnantie van 21 december 2012 tot vaststelling van de fiscale procedure in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

§ 4. De artikelen 16 en 17 van de ordonnantie van 21 december 2012 tot vaststelling van de fiscale procedure in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn van toepassing in de gevallen bedoeld in huidig artikel.

L'exécution de la contrainte ne peut être interrompue que par une opposition motivée, formulée par le redevable. Cette opposition ne sera valable que pour les créances contestées expressément avec motivation.

Cette opposition doit être introduite par requête contradictoire auprès du tribunal de police. Cette introduction se fait en application des articles 1034*bis* à sexies du code judiciaire.

§ 5. Pour l'application des §§ 3 et 4, il faut entendre dans l'ordonnance du 21 décembre 2012 établissant la procédure fiscale en Région de Bruxelles-Capitale :

- 1° sous les notions de « taxe » et de « taxe régionale » : les montants dus en vertu de l'article 3.4.1/1 ;
- 2° sous les mots « la notification visée à l'article 15, § 1<sup>er</sup> », mentionnés à l'article 16, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup> : la signification mentionnée au § 2 de l'article 3.2.22 ;
- 3° sous les notions de « l'article 15 » et « l'article 15, § 1<sup>er</sup> » mentionnés à l'article 17, § 3 : l'article 2.21.

§ 6. La solution des difficultés qui peuvent s'élever relativement à la perception de l'amende avant l'introduction des instances appartient aux fonctionnaires statutaires ou contractuels désignés par le Gouvernement. Ils peuvent conclure des transactions avec les redevables, pourvu qu'elles n'impliquent pas exemption ou modération d'impôt ou réduction des amendes visées au § 2, alinéa 2.

§ 7. Sans préjudice de l'article 1627 du Code judiciaire, le produit de la transaction de vente du véhicule est imputé dans l'ordre suivant :

- 1° aux frais de toute nature, même s'ils se rapportent à différentes taxes ou amendes dues ;
- 2° aux intérêts de retard ;
- 3° aux amendes administratives ;
- 4° aux taxes dues et aux centimes additionnels ou décimes additionnels.

Le solde éventuel est remboursé à la personne à laquelle le véhicule appartenait. ».

#### Article 10

Dans le même Code, il est inséré un article 3.2.23, rédigé comme suit :

De uitvoering van het dwangbevel kan slechts worden onderbroken door een gemotiveerd verzet, ingediend door de persoon die de betaling verschuldigd is. Dit verzet is enkel geldig voor daarin uitdrukkelijk betwiste en gemotiveerde vorderingen.

Dit verzet dient te worden ingeleid bij gemotiveerd verzoekschrift op tegenspraak voor de politierechtbank. Deze vordering dient te worden ingesteld overeenkomstig de artikelen 1034*bis* tot sexies van het Gerechtelijk Wetboek.

§ 5. Voor de toepassing van §§ 3 en 4, dient de ordonnantie van 21 december 2012 tot instelling van de fiscale procedure in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest begrepen te worden als volgt :

- 1° onder de begrippen « belasting » en « gewestbelasting » : de krachtens artikel 3.4.1/1 verschuldigde bedragen ;
- 2° onder de bewoordingen « de in artikel 15, § 1, bedoelde kennisgeving », zoals vermeld in artikel 16, § 1, eerste lid : « de betekening vermeld in § 2 van artikel 3.2.22 ;
- 3° onder de begrippen « artikel 15 » en « artikel 15, § 1 » vermeld in artikel 17, § 3 : artikel 2.21.

§ 6. Het is aan de door de Regering aangestelde contractuele of statutaire ambtenaren om de moeilijkheden op te lossen die zich zouden kunnen voordoen bij de inning van de boete vóór het inleiden van de vordering. Zij kunnen minnelijke schikkingen treffen met de personen die de betaling verschuldigd zijn, mits deze geen vrijstelling of matiging van de belasting of een vermindering van de boetes bedoeld in § 2, tweede lid inhouden.

§ 7. Onverminderd artikel 1627 van het Gerechtelijk Wetboek, wordt het resultaat van de verkoop van het voertuig in de volgende volgorde verrekend :

- 1° op de kosten van alle aard, ook al betreffen deze andere verschuldigde boetes of taksen ;
- 2° op de verwijlinteresten ;
- 3° op de administratieve boetes ;
- 4° op de verschuldigde taksen en de opcentiemen of opdecimen.

Het eventuele saldo wordt terugbetaald aan de persoon aan wie het voertuig toebehoorde. ».

#### Artikel 10

In hetzelfde Wetboek, wordt een artikel 3.2.23 ingevoegd, luidend als volgt :

« Art.3.2.23 – § 1<sup>er</sup>. La personne à qui a été infligée une amende administrative, sur la base des articles 3.2.16 à 3.2.27, de l'article 3.4.1/1 et de leurs arrêtés d'exécution, ou le cas échéant la personne tenue solidairement du paiement, peut introduire une réclamation écrite contre le montant de l'amende auprès du fonctionnaire, statutaire ou contractuel, désigné par le Gouvernement.

La personne qui s'est vue refuser une dérogation sur la base de l'article 3.2.16, § 2, peut introduire auprès du fonctionnaire, statutaire ou contractuel, désigné par le Gouvernement, une réclamation écrite contre cette décision de refus. Dans le cas où aucune réponse ou décision n'aurait été formulée dans un délai de 62 jours et à compter du septième jour qui suit la réception de la demande par le fonctionnaire susmentionné, cette absence de réaction équivaudra à un refus tacite de la dérogation.

§ 2. Les réclamations sont motivées et, à peine de déchéance, introduites dans un délai de trente jours à compter du septième jour qui suit :

- 1° l'envoi de la demande de paiement visée à l'article 3.2.21 ;
- 2° la constatation de l'infraction en cas de contrôle sur la voie publique ;
- 3° la décision de refus de dérogation visée à l'article 3.2.16, § 2.

Il pourra être fait état, avec effet rétroactif, d'une dérogation, demandée avant ou pendant une période transitoire, dans le cas où celle-ci aura été acceptée tardivement, afin d'éteindre le paiement de l'amende.

§ 3. Il est délivré aux réclamants un accusé de réception, qui mentionne la date de réception du recours administratif.

§ 4. Si le réclamant ou son conseil en a fait la demande, il est entendu. À cet effet, il est invité à se présenter dans le délai mentionné.

§ 5. Aussi longtemps qu'une décision n'est pas intervenue, le réclamant peut compléter sa réclamation initiale par des griefs nouveaux, libellés par écrit, même présentés en dehors des délais prévus au § 2.

§ 6. Le fonctionnaire visé au § 1<sup>er</sup> statue, en tant qu'autorité administrative, sur les griefs formulés par le réclamant. S'il déclare les moyens du réclamant non fondés, il l'en informe par une décision motivée.

« Art.3.2.23 – § 1. De persoon aan wie een administratieve boete opgelegd werd op basis van de artikelen 3.2.16 tot en met 3.2.27, artikel 3.4.1/1 en de uitvoeringsbesluiten ervan, of desgevallend de persoon die hoofdelijk gehouden is tot betaling, kan een schriftelijke bezwaar indienen tegen het bedrag van de boete bij de door de Regering aangestelde contractuele of statutaire ambtenaar.

De persoon wiens verzoek tot afwijking op basis van artikel 3.2.16, § 2 geweigerd werd, kan een schriftelijk bezwaar indienen tegen deze weigering bij de door de Regering aangestelde contractuele of statutaire ambtenaar. In het geval dat geen antwoord of beslissing verkregen werd binnen een termijn van 62 dagen, te rekenen vanaf de zevende dag volgend op de ontvangst van het verzoek door de voormelde ambtenaar, wordt het ontbreken van enige reactie gelijkgesteld aan een stilzwijgende weigering van de afwijking.

§ 2. De bezwaren moeten gemotiveerd zijn en, op straffe van verval, ingediend worden binnen een termijn van 30 dagen te rekenen vanaf de zevende dag volgend op :

- 1° het versturen van het betalingsverzoek bedoeld in artikel 3.2.21 ;
- 2° de vaststelling van de overtreding in geval van een controle op de openbare weg ;
- 3° de beslissing van weigering tot afwijking bedoeld in artikel 3.2.16, § 2.

Er kan met terugwerkende kracht een afwijking vastgesteld worden die werd aangevraagd vóór of tijdens een overgangperiode, in het geval deze laattijdig aanvaard zou zijn, om de betaling van de boete te doen uitdoven.

§ 3. Aan de personen die de bezwaren ingediend hebben, wordt een ontvangstbewijs afgeleverd, dat de datum van ontvangst van het administratief beroep vermeldt.

§ 4. Indien de persoon die het bezwaar indient of zijn raadsman hierom heeft verzocht, wordt hij gehoord. Daartoe wordt hij uitgenodigd om zich te melden binnen de aangegeven termijn.

§ 5. Zolang er geen beslissing genomen is, kan de persoon die het bezwaar ingediend heeft zijn oorspronkelijke bezwaar aanvullen met nieuwe, schriftelijk opgemaakte grieven, zelfs indien voorgelegd buiten de in § 2 voorziene termijnen.

§ 6. De ambtenaar bedoeld in § 1 doet als administratieve overheid een uitspraak over de grieven geformuleerd door de bezwaarindiener. Als hij de middelen van de bezwaarindiener ongegrond acht, deelt hij hem dit in een gemotiveerde beslissing mee.

§ 7. L'introduction d'un recours administratif ne suspend pas le délai de paiement de l'amende ; toutefois, aucune mesure de recouvrement forcé ne peut être mise en œuvre avant qu'une décision irrévocable soit intervenue.

§ 8. La décision prise sur la réclamation est irrévocable, à défaut d'introduction d'une action auprès du tribunal de police, au plus tard dans un délai de trois mois à dater de sa notification.

La décision devient définitive et est revêtue de la force exécutoire après expiration des délais de recours judiciaire ; celle-ci est notifiée par lettre recommandée à la poste ou par recommandé électronique. ».

#### *Article 11*

Dans le même Code, il est inséré un article 3.2.24, rédigé comme suit :

« Art. 3.2.24 – § 1<sup>er</sup>. L'action en recouvrement de l'amende visée à l'article 3.4.1/1, des intérêts et des majorations se prescrit par cinq ans à compter du jour où elle a été établie.

L'action en recouvrement des montants trop perçus dans le cadre de l'amende, se prescrit par cinq ans à compter du moment du paiement du montant indu.

Lorsque les données peuvent contribuer à la preuve d'une infraction, les délais de prescription de l'action en recouvrement de l'amende administrative, visée dans le présent article, s'appliquent.

§ 2. Toute action en justice relative à l'établissement ou au recouvrement de l'amende et des majorations, introduite par la Région, par le débiteur de l'amende ou par toute autre personne, suspend le cours de la prescription. La suspension débute avec l'acte introductif et se termine lorsque la décision judiciaire est passée en force de chose jugée. ».

#### *Article 12*

Dans le même Code, il est inséré un article 3.2.25, rédigé comme suit :

« Art. 3.2.25 – Toute somme qui doit être restituée ou payée à une personne, soit dans le cadre des compétences de l'administration régionale, soit dans le cadre de la réglementation relative au paiement indu, peut, au choix du fonctionnaire compétent et sans formalité, être utilisée pour le paiement des dettes de cette personne à la Région

§ 7. Het indienen van een administratief bezwaarschrift schorst de betalingstermijn van de boete niet, doch er mag geen enkele maatregel voor gedwongen invordering ten uitvoer gebracht worden vooraleer er een onherroepelijke beslissing is genomen.

§ 8. De beslissing met betrekking tot een bezwaarschrift is onherroepelijk bij ontstentenis van het inleiden van een vordering bij de politierechtbank uiterlijk binnen een termijn van drie maanden vanaf de kennisgeving ervan.

De beslissing wordt definitief en uitvoerbaar na het verstrijken van de gerechtelijke beroepstermijnen en wordt betekend per aangetekende zending per post of elektronisch aangetekende zending. ».

#### *Artikel 11*

In hetzelfde Wetboek, wordt een artikel 3.2.24, ingevoegd, luidend als volgt :

« Art. 3.2.24 – § 1. De in artikel 3.4.1/1 bedoelde invordering van de boete, de interesten en de vermeerderingen verjaart na vijf jaar, te rekenen vanaf de dag waarop deze vastgelegd werd.

De invordering van de in het kader van de boete te veel ontvangen bedragen, verjaart binnen de vijf jaar, te rekenen vanaf het moment van de betaling van het niet-verschuldigde bedrag.

Indien de gegevens kunnen bijdragen aan het bewijs van een overtreding, zijn de verjaringstermijnen voor de invordering van de administratieve boete, zoals bepaald in dit artikel, van toepassing.

§ 2. Elke rechtsvordering betreffende de vestiging of de invordering van de boete en de vermeerderingen, ingesteld door het Gewest, door de schuldenaar van de boete of door enige andere persoon, schorst de verjaring. De schorsing vangt aan op het ogenblik van de inleidende akte en wordt beëindigd als de gerechtelijke beslissing in kracht van gewijsde is getreden. ».

#### *Artikel 12*

In hetzelfde Wetboek, wordt een artikel 3.2.25, ingevoegd, luidend als volgt :

« Art. 3.2.25 – Elk bedrag dat aan iemand terugbetaald of betaald dient te worden, hetzij in het kader van de bevoegdheden van de gewestelijke administratie, hetzij in het kader van de regelgeving betreffende de niet-verschuldigde betaling, kan, naar keuze van de bevoegde ambtenaar en zonder formaliteit, gebruikt worden voor de

de Bruxelles-Capitale dans le cadre des compétences de l'administration régionale.

L'alinéa qui précède reste d'application en cas de saisie, cession, concours ou d'une procédure d'insolvabilité. ».

Pour l'application du présent article, on entend par « dettes » : les dettes certaines, définitives et exigibles qui ne constituent pas des dettes pour des taxes régionales pour lesquelles l'administration fédérale assure encore le service.

#### *Article 13*

Dans le même Code, il est inséré un article 3.2.26 rédigé comme suit :

« Art. 3.2.26 – Le titre II de l'ordonnance du 21 décembre 2012 établissant la procédure fiscale en Région de Bruxelles-Capitale s'applique aux articles 3.2.16 à 3.2.27, à l'article 3.4.1/1 et à leurs arrêtés d'exécution. ».

#### *Article 14*

Dans le même Code, il est inséré un article 3.2.27, rédigé comme suit :

« Art. 3.2.27 – Le Gouvernement peut prévoir des mesures d'accompagnement dans le cadre de la mise en œuvre de la ou des zones de basses émissions. ».

#### *Article 15*

Dans le même Code, il est inséré un article 3.4.1/1, rédigé comme suit :

« Art. 3.4.1/1 – § 1<sup>er</sup> Une amende administrative est infligée pour toute infraction aux articles 3.2.16 à 3.2.27 et à leurs arrêtés d'exécution.

La période transitoire terminée, le montant de l'amende s'élève à 350 euros.

#### § 2. Période de tolérance

Par dérogation au § 1<sup>er</sup>, le Gouvernement est habilité à prévoir des périodes de tolérance. Pendant ces périodes ininterrompues, aucune amende administrative n'est infligée pour toute infraction commise avec le même véhicule.

L'introduction d'un recours ne suspend pas cette période de tolérance.

betaling van de schulden van deze persoon bij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het kader van de bevoegdheden van de gewestelijke administratie.

Voorgaand lid blijft van toepassing bij beslag, overdracht, samenloop of insolventieprocedure. ».

Voor de toepassing van dit artikel, wordt verstaan onder « schulden » : de zekere, vaststaande en opeisbare schulden die geen schulden voor gewestbelastingen uitmaken waarvoor de federale administratie nog de dienst verzekert.

#### *Artikel 13*

In hetzelfde Wetboek, wordt een artikel 3.2.26 ingevoegd, luidend als volgt :

« Art. 3.2.26 – Titel II van de ordonnantie van 21 december 2012 tot vaststelling van de fiscale procedure in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is van toepassing op de artikelen 3.2.16 tot en met 3.2.27, artikel 3.4.1/1 en de uitvoeringsbesluiten ervan. ».

#### *Artikel 14*

In hetzelfde Wetboek, wordt een artikel 3.2.27, ingevoegd, luidend als volgt :

« Art. 3.2.27 – De Regering kan voorzien in steunmaatregelen in het kader van de uitvoering van de lage-emissie zone(s). ».

#### *Artikel 15*

In hetzelfde Wetboek, wordt een artikel 3.4.1/1, ingevoegd, luidend als volgt :

« Art. 3.4.1/1 – § 1. Een administratieve boete wordt opgelegd voor elke inbreuk op de artikelen 3.2.16 tot en met 3.2.27 en de uitvoeringsbesluiten ervan.

Na afloop van de overgangperiode, bedraagt de boete 350 euro.

#### § 2. Gedoogperiode

In afwijking van § 1, mag de Regering gedoogperiodes inlassen. Tijdens deze ononderbroken periodes, wordt er geen administratieve boete opgelegd voor elke inbreuk begaan met hetzelfde voertuig.

Het instellen van een beroep schorst deze gedoogperiode niet.

## § 3. Période transitoire

Par dérogation au § 1<sup>er</sup>, le Gouvernement est habilité à prévoir des périodes d'application transitoire. Pendant ces périodes ininterrompues au début de chaque nouvelle phase de la zone de basses émissions, aucune amende administrative n'est infligée pour toute infraction commise.

Les contrôles restent effectifs durant ces périodes mais des avertissements seront adressés aux conducteurs et/ ou propriétaires des véhicules en infraction en lieu et place des amendes.

§ 4. Les redevables sont tenus de fournir verbalement ou par écrit, sur réquisition des fonctionnaires concernés par la législation relative aux zones de bases émissions dans la Région de Bruxelles-Capitale, tous renseignements qui leur sont réclamés aux fins de vérifier l'exacte perception des montants visés au § 1<sup>er</sup> à leur charge ou à charge de tiers. Tout refus de communiquer les renseignements demandés et toute communication de renseignements inexacts ou incomplets entraînent une amende administrative de 25 euros.

Ces renseignements doivent être fournis dans le mois de la demande de renseignements ou directement en cas de contrôle sur la voie publique. Le non-respect de cette obligation entraîne une amende administrative de 25 euros.

Tout renseignement inexact ou incomplet fourni lors d'un enregistrement relatif à la ou aux zones de basses émissions donnera lieu, le cas échéant, à une amende administrative de 25 euros.

§ 5. Par dérogation à l'article 3.4.2, les modalités des procédures d'amende et la procédure de recours sont celles déterminées par les articles 3.2.16 à 3.2.27 et le présent article.

§ 6. Le non-respect de l'obligation d'enregistrement préalable à l'accès à la ou aux zones de basses émissions entraîne une amende administrative de 150 euros en dehors des périodes transitoires. ».

## CHAPITRE 2

**Modification de l'ordonnance du 12 décembre 1991 créant des fonds budgétaires***Article 16*

§ 1<sup>er</sup>. À l'article 2, 18<sup>o</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup> de l'ordonnance du 12 décembre 1991 créant des fonds budgétaires, les mots « de l'article 3.2.16, § 5, de l'article 3.4.1/1 et » sont

## § 3. Overgangperiode

De Regering kan, in afwijking van § 1, voorzien in overgangperiodes voor de toepassing. Tijdens deze ononderbroken periodes aan het begin van elke nieuwe fase van de lage-emissiezone, wordt voor geen enkele begane overtreding een administratieve boete opgelegd.

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.

§ 4. De personen die betaling verschuldigd zijn, zijn gehouden om, mondeling of schriftelijk, op verzoek van de op basis van de wetgeving betreffende de lage-emissiezones in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betrokken ambtenaren, alle inlichtingen te verstrekken die aan hen gevraagd worden, om de precieze inning te controleren van de bedragen vermeld in § 1, te hunner laste of ten laste van derden. Elke weigering tot het verstrekken van inlichtingen en elke onjuiste of onvolledige mededeling van inlichtingen leidt tot een administratieve boete van 25 euro.

Deze inlichtingen dienen verstrekt te worden binnen de maand na het verzoek om inlichtingen of onmiddellijk in het geval van een controle op de openbare weg. Het niet-naleven van deze verplichting leidt tot een administratieve boete van 25 euro.

Elke onjuiste of onvolledig informatie verstrekt tijdens een registratie met betrekking tot de lage-emissiezone(s) geeft desgevallend aanleiding tot een administratieve boete van 25 euro.

§ 5. In afwijking van artikel 3.4.2, zijn de modaliteiten voor de boete- en de beroepsprocedures deze die bepaald worden in de artikelen 3.2.16 tot en met 3.2.27 en in dit artikel.

§ 6. Het niet-naleven van de verplichting tot registratie voor de toegang tot de lage-emissiezone(s) leidt tot een administratieve boete van 150 euro buiten de overgangperiodes. ».

## HOOFDSTUK 2

**Wijziging van de ordonnantie van 12 december 1991 houdende oprichting van begrotingsfondsen***Artikel 16*

§ 1. In artikel 2, 18<sup>o</sup>, eerste lid, 1<sup>o</sup> van de ordonnantie van 12 december 1991 houdende oprichting van begrotingsfondsen, worden de woorden « artikel 3.2.16,

insérés entre les mots « perçues en vertu » et les mots « de l'article 3.4.2 du Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie ».

§ 2. À l'article 2, 18°, alinéa 2, 2° de la même ordonnance, les mots « et de polluants atmosphériques » sont insérés entre les mots « effet de serre » et les mots «, notamment les frais de personnel». Après les mots « Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie » sont ajoutés les mots « ainsi que la totalité du produit des paiements de l'accès temporaire payant prévu à l'article 3.2.16, § 5 et des amendes imposées en vertu de l'article 3.4.1/1 du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie. Ce dernier montant couvre en premier lieu les frais qui relèvent du fonctionnement de la ou des zones de basses émissions ».

### CHAPITRE 3 Modification du Code judiciaire

#### Article 17

À l'article 601<sup>ter</sup> du Code judiciaire, inséré par la loi du 13 mai 1999 et modifié par les lois des 24 juin 2013 et 15 juillet 2013, il est ajouté un point 6°, rédigé comme suit :

« 6° du recours contre la décision d'infliger une amende administrative en vertu de l'article 3.4.1/1 du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie. ».

### CHAPITRE 4 Modification de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière

#### Article 18

À l'article 29, § 2, de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière modifiée par la loi du 1<sup>er</sup> avril 2006 et la loi du 20 mars 2007, il est ajouté un alinéa 4, rédigé comme suit :

« L'infraction aux règlements visés à l'alinéa 1<sup>er</sup> afférente à une zone de basses émissions, telle que visée à l'article 2.63 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, n'est pas pénalement sanctionnée. ».

§ 5, artikel 3.4.1/1 en » ingevoegd tussen de woorden « artikel 3.4.2 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing. »

§ 2. In artikel 2, 18°, tweede lid, 2° van dezelfde ordonnantie, worden de woorden « en van luchtverontreinigende stoffen » ingevoegd tussen het woord « broeikasgassen » en de woorden « beogen, meer bepaald de personeelskosten ». Na de woorden « Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing », worden de woorden « evenals de volledige som van de betalingen van de tijdelijke toegang tegen betaling waarin voorzien in artikel 3.2.16, § 5 en van de boetes opgelegd krachtens artikel 3.4.1/1 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing. Deze laatste som dekt in de eerst plaats de kosten gelinkt aan het functioneren van de lage-emissiezone(s) » toegevoegd.

### HOOFDSTUK 3 Wijziging van het Gerechtelijk Wetboek

#### Artikel 17

Aan artikel 601<sup>ter</sup> van het Gerechtelijk Wetboek, ingevoegd door de wet van 13 mei 1999 en gewijzigd door de wetten van 24 juni 2013 en van 15 juli 2013, wordt een 6° toegevoegd dat als volgt luidt :

« 6° het beroep tegen de beslissing om een administratieve boete op te leggen krachtens artikel 3.4.1/1 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing. ».

### HOOFDSTUK Wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer

#### Artikel 18

Aan artikel 29, § 2, van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, gewijzigd door de wetten van 1 april 2006 en de wet van 20 maart 2007, wordt een vierde lid toegevoegd, dat als volgt luidt :

« De overtreding van de reglementen vermeld in het eerste lid die betrekking hebben op een lage-emissiezone, zoals bedoeld in artikel 2.63 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wordt niet strafrechtelijk gesanctioneerd. ».

TITRE III  
**Disposition finale**

*Article 19*

La présente ordonnance entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018.

Bruxelles, le 28 septembre 2017.

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

Rudi VERVOORT

La Ministre du Logement, de la Qualité de Vie, de l'Environnement et de l'Énergie,

Céline FREMAULT

TITEL III  
**Slotbepaling**

*Artikel 19*

Deze ordonnantie treedt in werking op 1 januari 2018.

Brussel, 28 september 2017.

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

Rudi VERVOORT

De Minister van Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,

Céline FREMAULT



## VI. Amendements

N° 1 (de Mme Annemie MAES et M. Arnaud PINXTEREN).

### Article 3

**À l'article 3, remplacer les termes « une ou plusieurs zones de basses émissions » par les termes « une zone de basses émission ».**

### JUSTIFICATION

Le Conseil d'État demande qu'on fasse la clarté sur ce point. En réponse, le Gouvernement a déjà indiqué précédemment qu'il s'agirait d'une zone sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

N° 2 (de Mme Annemie MAES et M. Arnaud PINXTEREN).

### Article 3

**À l'article 3 et dans le reste du texte, mentionner partout « une zone de basses émissions sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ».**

### JUSTIFICATION

Le Conseil d'État demande qu'on fasse la clarté sur ce point. En réponse, le Gouvernement a déjà indiqué précédemment qu'il s'agirait d'une zone sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

N° 3 (de Mme Annemie MAES et M. Arnaud PINXTEREN).

### Article 3

**À l'article 3.2.16.§ 2, en projet insérer entre les alinéas 1 et 2 l'alinéa suivant :**

*« Ces dérogations ne sont possibles que si des mesures montrent que les émissions des véhicules visés ne contribuent pas en grande partie à la pollution de l'air. Les moteurs diesel seront totalement bannis de la Région de Bruxelles-Capitale d'ici 2025. ».*

### JUSTIFICATION

Les dérogations ne peuvent pas entraîner un affaiblissement des résultats visés. Les moteurs diesel sont la principale source de pollution atmosphérique en raison des importantes émissions d'azote et de suie.

## VI. Amendementen

Nr. 1 (van mevr. Annemie MAES en de heer Arnaud PINXTEREN).

### Artikel 3

**In artikel 3, de woorden « een of meerdere lage-emissiezones » te vervangen door « één lage-emissiezone ».**

### VERANTWOORDING

De Raad van State vraag om hier duidelijkheid te scheppen. Als antwoord, heeft de Regering al eerder aangehaald dat het één zone zou zijn over heel het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Nr. 2 (van mevr. Annemie MAES en de heer Arnaud PINXTEREN).

### Artikel 3

**Artikel en verdere tekst, overal gewag maken van : « één lage-emissiezone op het volledige grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ».**

### VERANTWOORDING

De Raad van State vraag om hier duidelijkheid te scheppen. Als antwoord, heeft de Regering al eerder aangehaald dat het één zone zou zijn over heel het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Nr. 3 (van mevr. Annemie MAES en de heer Arnaud PINXTEREN).

### Artikel 3

**In het ontworpen artikel 3.2.16.§ 2, het volgend lid in te voegen tussen het eerste en het tweede lid :**

*« Deze afwijkingen kunnen enkel als aangetoond is door metingen dat de uitstoot van de beoogde voertuigen niet in grote mate bijdragen tot de vervuiling van de luchtkwaliteit. Dieselmotoren zullen tegen 2025 volledig geweerd worden uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. »*

### VERANTWOORDING

De afwijkingen mogen er niet voor zorgen dat de beoogde resultaten afgezwakt worden. Dieselmotoren zijn de belangrijkste bron van luchtvervuiling door grote stikstof- en roetaandeel.

N° 4 (de Mme Annemie MAES et M. Arnaud PINXTEREN)

*Article 8*

**Après le deuxième paragraphe, ajouter la phrase suivante :** « *Le procès-verbal sera rédigé dans la langue du conducteur ou de la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé.* ».

JUSTIFICATION

Toute la correspondance risque d'être établie automatiquement dans une seule langue, avec pour conséquence que le destinataire ne la comprendra pas ou qu'il introduira un recours.

N° 5 (de Mme Annemie MAES et M. Arnaud PINXTEREN)

*Article 8*

**À l'article 3.2.21, en projet, remplacer l'alinéa 4 par ce qui suit :**

« *Le procès-verbal, accompagné d'une demande de paiement dans un délai de deux mois à compter du septième jour qui suit l'envoi, la date du cachet de la poste faisant seule foi, est envoyé au contrevenant.* ».

JUSTIFICATION

Dans le cas des sanctions administratives communales, on note régulièrement des différences, de plusieurs semaines parfois, entre la date mentionnée dans le courrier et la date de la poste. Cette précision est donc nécessaire.

N° 6 (de Mme Annemie MAES et M. Arnaud PINXTEREN).

*Article 10*

**À l'article 3.2.23 - § 1<sup>er</sup>, insérer les mots « par simple courrier postal ou par courriel, » entre les mots « peut introduire » et les mots « une réclamation écrite ».**

JUSTIFICATION

En vue d'un fonctionnement efficace et à la portée de tous, il faut offrir au citoyen la possibilité d'introduire également des réclamations par courriel.

Nr. 4 (van mevr. Annemie MAES en de heer Arnaud PINXTEREN).

*Artikel 8*

**Na paragraaf 2, de volgende zin toe te voegen :** « *Het proces-verbaal wordt opgesteld in de taal van de bestuurder of van de persoon op wiens naam het voertuig is ingeschreven.* ».

VERANTWOORDING

De kans bestaat dat alle briefwisseling automatisch eentalig zal gebeuren waardoor de bestemming het niet zal begrijpen of er beroep wordt aangetekend.

Nr. 5 (van mevr. Annemie MAES en de heer Arnaud PINXTEREN).

*Artikel 8*

**In artikel 3.2.21, het vierde lid te vervangen door wat volgt :**

« *Het proces-verbaal samen met een verzoek tot betaling binnen een termijn van twee maanden, te tellen vanaf de zevende dag die volgt op de verzending waarbij de datum van de post als enige geldige datum geldt.* ».

VERANTWOORDING

Bij GAS-boetes komen regelmatig verschillen voor tussen de datum vermeld op de brief en de postdatum, soms met een verschil van enkele weken, waardoor deze precisering nodig is.

Nr. 6 (van mevr. Annemie MAES en de heer Arnaud PINXTEREN).

*Artikel 10*

**In Art. 3.2.23 - § 1, de woorden « kan een schriftelijk bezwaar via gewone post of per e-mail indienen » in te voegen.**

VERANTWOORDING

Om efficiënt en laagdrempelig te werken, moet de mogelijkheid geboden worden aan de burger om ook per e-mail bezwaren in te dienen.

N° 7 (de Mme Annemie MAES et M. Arnaud PINXTEREN).

*Article 15*

**À l'article 3.4.1/1 - § 4, en projet, ajouter les termes « à indexer chaque année » après les trois montants de 25 euros et le montant de 150 euros.**

JUSTIFICATION

Il est préférable que les montants fixes cités dans la législation soient indexés afin de tenir compte du cout de la vie.

N° 8 (de Mme Annemie MAES et M. Arnaud PINXTEREN).

*Article 15*

**À l'article 3.4.1/1 - § 4, en projet, 2<sup>e</sup> alinéa, insérer les mots «, à compter de la date de réception, » entre les mots « dans le mois de la demande de renseignements » et les mots « ou directement en cas de contrôle sur la voie publique ».**

JUSTIFICATION

Cette précision est nécessaire, car la date de la demande de renseignements peut être nettement antérieure à la date de réception de la demande. Les personnes peuvent être de bonne foi, elles peuvent être absentes pour cause de vacances et, de ce fait, ne pas avoir le temps de fournir les renseignements.

N° 9 (de Mme Annemie MAES et M. Arnaud PINXTEREN).

Article 15

**Au § 2, « période de tolérance », les termes « de maximum 6 mois » sont ajoutés à la fin de la première phrase.**

JUSTIFICATION

La période de tolérance doit être définie plus précisément dans le texte d'ordonnance. Un délai de maximum 6 mois paraît raisonnable.

N° 10 (de Mme Annemie MAES et M. Arnaud PINXTEREN).

*Article 15*

**À l'article 3.4.1/1 - § 3, en projet, ajouter les termes « de maximum 1 mois » sont ajoutés à la fin de l'alinéa 1<sup>er</sup>.**

Nr. 7 (van mevr. Annemie MAES en de heer Arnaud PINXTEREN).

*Artikel 15*

**In het ontworpen artikel 3.4.1/1 - § 4, na de drie bedragen van 25 euro en het bedrag van 150 euro, de woorden « jaarlijks te indexeren » toe te voegen.**

VERANTWOORDING

Vaste bedragen in wetgeving moeten best geïndexeerd worden om rekening te houden met de levensduurte.

Nr. 8 (van mevr. Annemie MAES en de heer Arnaud PINXTEREN).

*Artikel 15*

**In het ontworpen artikel 3.4.1/1 - § 4, tweede lid, de woorden : « Deze inlichtingen dienen verstrekt te worden binnen de maand na het verzoek om inlichtingen, te rekenen vanaf de ontvangstdatum of onmiddellijk » toe te voegen.**

VERANTWOORDING

Verduidelijking is nodig de datum van de vraag van inlichtingen kan veel eerder zijn dan de ontvangstdatum. Personen kunnen ter goeder trouw zijn en afwezig door vakantie waardoor ze geen tijd hebben om de inlichtingen te verschaffen.

Nr. 9 (van mevr. Annemie MAES en de heer Arnaud PINXTEREN).

Artikel 15

**In § 2, « Gedoogperiode », de woorden « van maximum zes maanden » in te voegen na het woord « gedoogperiodes ».**

VERANTWOORDING

De gedoogperiode moet preciezer bepaald worden in de tekst van de ordonnantie. Een termijn van maximum zes maanden lijkt redelijk.

Nr. 10 (van mevr. Annemie MAES en de heer Arnaud PINXTEREN).

*Artikel 15*

**In het ontworpen artikel 3.4.1/1 - § 3, de woorden « van maximum een maand » in te voegen na het woord « overgangperiodes ».**

## JUSTIFICATION

La période transitoire doit être définie plus précisément dans le texte d'ordonnance.

N° 11 (de M. Éric BOTT, Mme Simone SUSSKIND, MM. Pierre KOMPANY, Jef VAN DAMME, Mme Els AMPE et M. Paul DELVA).

*Article 3*

**À l'article 3.2.16, en projet, ajouter un § 5, rédigé comme suit :**

« § 5. Le Gouvernement peut établir un système d'accès temporaire à la ou aux zones de basses émissions contre paiement.

*Le Gouvernement :*

1°. arrête les modalités de ce système et détermine la procédure relative à la demande, à l'octroi et au paiement de cet accès temporaire payant ;

2°. fixe le montant de la redevance qui est due pour cet accès. ».

## JUSTIFICATION

Le présent amendement vise la création d'une base légale pour l'introduction d'un système de pass d'une journée permettant à des véhicules motorisés d'entrer dans la zone de basses émissions une ou plusieurs fois par an.

Le pass d'une journée remplit une fonction sociale importante. Le pass d'une journée permet en effet à des véhicules qui n'entrent qu'exceptionnellement dans la Région, par exemple lors d'une occasion spéciale, d'accéder temporairement à la zone de basses émissions.

N° 12 (de M. Éric BOTT, Mme Simone SUSSKIND, MM. Pierre KOMPANY, Jef VAN DAMME, Mme Els AMPE et M. Paul DELVA).

*Article 16*

**Modifier l'article 16 comme suit :**

« § 1<sup>er</sup>. À l'article 2, 18°, alinéa 1<sup>er</sup>, 1° de l'ordonnance du 12 décembre 1991 créant des fonds budgétaires, les mots « de l'article 3.2.16, § 5, de l'article 3.4.1/1 et » sont insérés entre les mots « perçues en vertu » et les mots « de l'article 3.4.2 du Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie ».

§ 2. À l'article 2, 18°, alinéa 2, 2° de la même ordonnance, les mots « et de polluants atmosphériques »

## VERANTWOORDING

De overgangperiode moet preciezer bepaald worden in de tekst van de ordonnantie.

Nr. 11 (van de heer Éric BOTT, mevr. Simone SUSSKIND, de heren Pierre KOMPANY, Jef VAN DAMME, mevr. Els AMPE en de heer Paul DELVA).

*Artikel 3*

**In het ontworpen artikel 3.2.16, een paragraaf 5 toe te voegen, luidend als volgt :**

« § 5. De Regering kan een systeem van tijdelijke toegang tot de lage-emissiezone(s) tegen betaling invoeren.

*De Regering :*

1°. legt de modaliteiten van dit systeem vast en legt de procedure voor aanvraag, toekenning en betaling van deze tijdelijke toegang tegen betaling ;

2°. bepaalt desgevallend het bedrag van de retributie die voor deze toegang verschuldigd is. ».

## VERANTWOORDING

Dit amendement beoogt de creatie van een wettelijke basis voor de invoering van een systeem van dagpassen waarbij motorvoertuigen één of meerdere malen per jaar de lage-emissiezone mogen betreden.

De dagpas vervult een belangrijke sociaal-maatschappelijke functie. De dagpas maakt het met name mogelijk dat voertuigen die het Gewest slechts uitzonderlijk binnenrijden, bij voorbeeld naar aanleiding van een speciale gelegenheid, de lage-emissiezone tijdelijk zullen kunnen betreden.

Nr. 12 (van de heer Éric BOTT, mevr. Simone SUSSKIND, de heren Pierre KOMPANY, Jef VAN DAMME, mevr. Els AMPE en de heer Paul DELVA).

*Artikel 16*

**Artikel 16 te wijzigen als volgt :**

« § 1. In artikel 2, 18°, eerste lid, 1° van de ordonnantie van 12 december 1991 houdende oprichting van begrotingsfondsen, worden de woorden « artikel 3.2.16, § 5, artikel 3.4.1/1 en » ingevoegd tussen de woorden « artikel 3.4.2 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing. ».

§ 2. In artikel 2, 18°, tweede lid, 2° van dezelfde ordonnantie, worden de woorden « en van

sont insérés entre les mots « effet de serre » et les mots « , notamment les frais de personnel ». Après les mots « Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie » sont ajoutés les mots « ainsi que la totalité du produit des paiements de l'accès temporaire payant prévu à l'article 3.2.16, § 5 et des amendes imposées en vertu de l'article 3.4.1/1 du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie. Ce dernier montant couvre en premier lieu les frais qui relèvent du fonctionnement de la ou des zones de basses émissions ». ».

## JUSTIFICATION

Sera donnée en séance.

N° 13 (de M. Eric BOTT, Mme Simone SUSSKIND, MM. Pierre KOMPANY, Jef VAN DAMME, Mme Els AMPE et M. Paul DELVA).

*Article 19*

**L'article 19 est modifié comme suit :** « la présente ordonnance entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018. ».

## JUSTIFICATION

En vue de produire ses effets au plus vite, il est essentiel que l'ordonnance entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018.

luchtverontreinigende stoffen » ingevoegd tussen het woord « broeikasgassen » en de woorden « beogen, meer bepaald de personeelskosten ». Na de woorden « Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing », worden de woorden « evenals de volledige som van de betalingen van de tijdelijke toegang tegen betaling waarin voorzien in artikel 3.2.16, § 5 en van de boetes opgelegd krachtens artikel 3.4.1/1 van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing. Deze laatste som dekt in de eerst plaats de kosten gelinkt aan het functioneren van de lage-emissiezone(s) » toegevoegd ».

## VERANTWOORDING

Wordt gegeven tijdens de vergadering.

Nr. 13 (van de heer Éric BOTT, mevr. Simone SUSSKIND, de heren Pierre KOMPANY, Jef VAN DAMME, mevr. Els AMPE en de heer Paul DELVA).

*Artikel 19*

**Het artikel 19 wordt als volgt te wijzigen :** « Deze ordonnantie treedt in werking op 1 januari 2018. ».

## VERANTWOORDING

Om zo snel mogelijk effect te hebben, dient de ordonnantie absoluut op 1 januari 2018 in werking te treden.