



GEWONE ZITTING 2023-2024

4 APRIL 2024

BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT
VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

tot wijziging van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing met het oog op het uitstel van beperking van het toegangsrecht voor de Euro 5- en Euro V-dieselveertuigen in Brussel

(ingediend door de heren Fouad AHIDAR (NL), Ibrahim DÖNMEZ (FR) en Jamal IKAZBAN (FR))

Toelichting

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft op 30 juni 2022 bij regeringsbesluit beslist om onder meer Euro 5 Diesel personen- en bedrijfsvoertuigen vanaf 1 januari 2025 te verbieden, met uitzondering van bepaalde voertuigen of bestuurders, zoals zware bedrijfsvoertuigen en hulpvoertuigen.

Andere steden in België hebben dergelijke beslissingen al genomen, die doorgaans pas vanaf 1 januari 2028 van toepassing zullen zijn, met uitzondering van enkele steden die net als Brussel een besluit hadden genomen, maar die, zoals Gent en Antwerpen in 2023, deze deadline al hebben uitgesteld tot 1 januari 2026.

In Brussel wordt een dergelijk uitstel nog steeds niet besproken in het parlement, waardoor de stad Brussel volledig uit de pas loopt met de rest van het land.

Veel automobilisten en bedrijven in Brussel maken zich zorgen over een dergelijk verbod vanaf 1 januari 2025, aangezien bijna de helft van de banen in Brussel in handen is van pendelaars en omdat veel onderaannemers essentiële zaken leveren aan het industriële weefsel van Brussel. Deze personen en bedrijven zijn ook bezorgd over het gebrek aan vooruitzending in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waardoor het plannen van de aanwervingen en investeringen in Brusselse bedrijven moeilijk, zo niet onmogelijk wordt.

SESSION ORDINAIRE 2023-2024

4 AVRIL 2024

PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE
PROPOSITION D'ORDONNANCE

modifiant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie en vue de reporter la restriction d'accès aux véhicules Euro 5 et Euro V diesel à Bruxelles

(déposée par MM. Fouad AHIDAR (NL), Ibrahim DÖNMEZ (FR) et Jamal IKAZBAN (FR))

Développements

La Région de Bruxelles-Capitale a pris un arrêté du gouvernement le 30 juin 2022 en vue d'interdire, entre autres, les véhicules particuliers et utilitaires diesel Euro 5 à partir du 1^{er} janvier 2025, à l'exception de certains véhicules ou conducteurs, tels que les véhicules utilitaires lourds et les véhicules de secours.

D'autres villes de Belgique avaient déjà pris de telles décisions, dont l'application n'est généralement prévue qu'à partir du 1^{er} janvier 2028, à l'exception de quelques villes qui avaient déjà pris un arrêté, comme Bruxelles, mais qui, comme Gand et Anvers l'ont fait en 2023, ont déjà reporté cette date butoir au 1^{er} janvier 2026.

À Bruxelles, un tel report n'est toujours pas discuté au Parlement, ce qui risque de créer un décalage total entre la Ville de Bruxelles et le reste du pays.

De nombreux automobilistes et entreprises bruxelloises sont loin d'être rassurés par une telle interdiction à partir du 1^{er} janvier 2025, sachant que près de la moitié des emplois à Bruxelles sont occupés par des navetteurs et que de nombreux sous-traitants fournissent des biens et services essentiels au tissu industriel bruxellois. Ces personnes et entreprises s'inquiètent aussi du manque de prévoyance de la Région de Bruxelles-Capitale, rendant difficile, voire impossible la planification des recrutements et des investissements dans les entreprises bruxelloises.

Een recent artikel in *Het Nieuwsblad* geeft schattingen van Touring, die het aantal Brusselaars en pendelaars dat vanaf 1 januari 2025 getroffen zou worden op 850.000 voertuigen schat, waaronder 700.000 auto's en 150.000 bestelwagens.

Alle steden rond Brussel handhaven het verbod op Euro 5 Diesel pas vanaf 1 januari 2028, met uitzondering van twee steden vanaf 2026, en rekening houdend met het Belgische klimaat en de kleinere omvang van het land zouden de effecten van een dergelijke maatregel moeilijk te meten zijn. aangezien de vervuiling niet ophoudt aan de grenzen van het Gewest, waardoor de maatregel in Brussel de facto veel minder nuttig zijn.

Veel automobilisten hebben momenteel geen elektrische laadpaal in de buurt van hun huis, zeker voor degenen die boven wonen en geen eigen garage hebben en voor wie de eerste terminal vaak ver van huis is en vaak al bezet is door andere bewoners.

Commentaar bij de artikelen

Artikel 1

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Artikel 2

Met artikel 5 van het besluit van 25 januari 2018 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende het instellen van een lage-emissiezone verbiedt vanaf 1 januari 2025 het verkeer van een reeks voertuigen, waaronder de M1 en N1 diesel Euro 5.

De andere steden in België hebben een dergelijk verbod dat doorgaans op zijn vroegst op 1 januari 2028 gepland is nog niet ingevoerd of, indien eerder gepland, uitgesteld tot minstens 1 januari 2026.

Het is belangrijk om de consistentie tussen de verschillende Belgische steden te behouden op het gebied van het milieubeleid, teneinde een coherente economische organisatie mogelijk te maken en een correcte meting van de effecten van deze maatregel mogelijk te maken.

Een dergelijk verbod zou bedrijven in Brussel in moeilijkheden kunnen brengen of hen zelfs kunnen aanzetten om te verhuizen, aangezien bijna de helft van de werknemers in Brussel pendelaars zijn en dat veel onderaannemers pendelen om Brussel te bedienen voor veel producten en diensten die anders niet beschikbaar zouden zijn in Brussel.

Dans un article paru récemment, *Het Nieuwsblad* a publié les chiffres de Touring, qui évalue à 850.000 véhicules, dont 700.000 voitures et 150.000 camionnettes, le nombre de Bruxellois et de navetteurs concernés dès le 1^{er} janvier 2025.

Toutes les villes qui entourent Bruxelles n'interdiront les véhicules diesel de norme Euro 5 qu'à partir du 1^{er} janvier 2028, excepté deux qui les interdiront à partir de 2026. Compte tenu du climat belge et de la taille réduite du pays, les effets d'une telle mesure seraient difficiles à mesurer, car la pollution ne s'arrête pas aux frontières de la Région, rendant la mesure à Bruxelles de facto beaucoup moins utile.

De nombreux automobilistes ne disposent pas à ce jour d'une borne de recharge électrique à proximité de leur domicile. C'est certainement le cas de ceux qui habitent aux étages supérieurs et ne disposent pas d'un garage privé, pour qui la première borne est souvent située loin de chez eux et, la plupart du temps, est déjà occupée par d'autres riverains.

Commentaire des articles

Article 1^{er}

Cette disposition n'appelle pas de commentaire.

Article 2

L'article 5 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions interdit la circulation d'une série de véhicules, dont les M1 et N1 diesel Euro 5 à partir du 1^{er} janvier 2025.

Les autres villes de Belgique n'ont pas encore mis en place une telle interdiction, généralement prévue pour le 1^{er} janvier 2028 ou, si elle était prévue plus tôt, l'ont reportée au moins au 1^{er} janvier 2026.

Il est important de maintenir une cohérence entre les différentes villes belges en matière de politique environnementale pour permettre une organisation économique cohérente et une évaluation correcte des effets de ladite mesure.

Une telle interdiction pourrait mettre en difficulté des entreprises bruxelloises, voire les inciter à se délocaliser, étant donné que près de la moitié des salariés de Bruxelles sont des navetteurs et que de nombreux sous-traitants extérieurs à Bruxelles viennent y livrer quantité de produits et services qui autrement seraient indisponibles à Bruxelles.

Dit verbod zou gevolgen hebben voor een te groot aantal Brusselaars en pendelaars, die zich niet kunnen aanpassen binnen de gestelde termijn.

Het aantal elektrische oplaadpunten is nog steeds te klein en bevindt zich vaak op plaatsen te ver van de huizen van de Brusselaars, en vaak al bezet is door andere buurtbewoners.

Op bepaalde plaatsen is het elektriciteitsnetwerk nog niet voldoende uitgerust om een voldoende aantal voertuigen van stroom te voorzien of blijft het aantal geplande oplaadpunten in ieder geval veel lager dan nodig, als een dergelijk verbod op 1 januari 2025 van kracht zou worden.

Het uitstel van het verbod op Euro 5-dieselvoertuigen investeerders in het elektriciteitsnetwerk en in publieke en private elektrische oplaadpunten zou in staat stellen om zich geleidelijk aan te passen aan de vraag die wordt gegenereerd door de regelgeving voor lage-emissiezones (LEZ).

De vervuiling stopt niet aan de grenzen van het Gewest en dit verbod alleen in Brussel zou het onmogelijk maken om de voordelen ervan op de luchtkwaliteit te verifiëren, aangezien andere nabijgelegen steden het verbod uitstellen. Een dergelijk uitstel zou het mogelijk maken om het milieubeleid van het Brussels Gewest beter af te stemmen op dat van andere naburige Belgische steden.

De ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing werd uitgevoerd door de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in een besluit van 25 januari 2018 betreffende de oprichting van een lage-emissiezone gewijzigd door het besluit van 30 juni 2022 betreffende het instellen van een lage-emissiezone met het doel de criteria voor de periode 2025-2036 in te voeren zoals opgenomen in de tabel in artikel 5, § 3; na deze ordonnantie moet die aldus geconsolideerd vervangen worden door volgende tabel:

Cette interdiction affecterait un trop grand nombre de Bruxellois et de navetteurs, qui ne peuvent s'adapter dans le délai imparti.

Les points de recharge électrique sont encore trop peu nombreux, souvent situés à des endroits trop éloignés du domicile des Bruxellois, et fréquemment déjà occupés par d'autres riverains.

À certains endroits, le réseau électrique n'est pas encore suffisamment équipé pour alimenter un nombre adéquat de véhicules, ou le nombre de bornes prévu reste à tout le moins nettement insuffisant, si une telle interdiction entraine en vigueur au 1^{er} janvier 2025.

Le report de l'interdiction des véhicules diesel Euro 5 permettrait aux investisseurs dans le réseau électrique et les bornes de recharge électrique, publiques et privées, de s'adapter progressivement à la demande générée par la réglementation relative aux zones de basses émissions (LEZ).

La pollution ne s'arrête pas aux frontières de la Région et la seule interdiction à Bruxelles rendrait son impact positif sur la qualité de l'air impossible à vérifier, puisque d'autres villes proches reportent l'interdiction. Un tel report permettrait de mieux harmoniser la politique environnementale de la Région bruxelloise avec celle des villes belges voisines.

L'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie, a été mise en œuvre par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale dans un arrêté du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone à basse émission, modifié par l'arrêté du 30 juin 2022 portant établissement d'une zone à basse émission visant à introduire les critères pour la période 2025-2036 tels que repris dans le tableau de l'article 5, § 3, qui doit être consolidé et remplacé par le tableau suivant:

Categorieën van voertuigen/ Catégories de véhicules	Brandstof/ Carburant	2025	2027	2028	2030	2035	2036
M1	Diesel	Minimum Euro 5	Minimum Euro 6	Minimum Euro 6d	Verbod Interdiction	Verbod Interdiction	Verbod Interdiction
	Benzine, LPG, CNG Essence, LPG, CNG	Minimum Euro 3	Minimum Euro 3	Minimum Euro 4	Minimum Euro 6d	Verbod Interdiction	Verbod Interdiction
N1-I	Diesel	Minimum Euro 5	Minimum Euro 6	Minimum Euro 6d	Verbod Interdiction	Verbod Interdiction	Verbod Interdiction
	Benzine, LPG, CNG Essence, LPG, CNG	Minimum Euro 3	Minimum Euro 3	Minimum Euro 4	Minimum Euro 6d	Verbod Interdiction	Verbod Interdiction
N1-II; N1-III; M2	Diesel	Minimum Euro 5	Minimum Euro 6	Minimum Euro 6d-TEMP	Minimum Euro 6d	Verbod Interdiction	Verbod Interdiction
	Benzine, LPG, CNG Essence, LPG, CNG	Minimum Euro 3	Minimum Euro 3	Minimum Euro 4	Minimum Euro 6d	Verbod Interdiction	Verbod Interdiction
M3 van klasse I, II en A / M3 de classe I, II, et A	Diesel	Minimum Euro V	Minimum Euro VI	Minimum Euro VI	Minimum Euro VI	Minimum Euro VI d	Verbod Interdiction
	Benzine, LPG, CNG Essence, LPG, CNG	Minimum Euro III	Minimum Euro III	Minimum Euro IV	Minimum Euro VI	Minimum Euro VI d	Verbod Interdiction
M3 van klasse III en B / M3 de classe III et B	Diesel	Minimum Euro V	Minimum Euro VI	Minimum Euro VI	Minimum Euro VI	Minimum Euro VI d	Minimum Euro VI e
	Benzine, LPG, CNG Essence, LPG, CNG	Minimum Euro III	Minimum Euro III	Minimum Euro IV	Minimum Euro VI	Minimum Euro VI d	Minimum Euro VI e
N2; N3	Diesel	Minimum Euro V	Minimum Euro VI	Minimum Euro VI	Minimum Euro VI d	Minimum Euro VI e*	Minimum Euro VI e*
	Benzine, LPG, CNG Essence, LPG, CNG	Minimum Euro III	Minimum Euro III	Minimum Euro IV	Minimum Euro VI d	Minimum Euro VI e*	Minimum Euro VI e*
L1, L2	Diesel	Verbod Interdiction	Verbod Interdiction	Verbod Interdiction	Verbod Interdiction	Verbod Interdiction	Verbod Interdiction
	Benzine, LPG, CNG Essence, LPG, CNG	Minimum Euro 5	Minimum Euro 5	Verbod Interdiction	Verbod Interdiction	Verbod Interdiction	Verbod Interdiction
L3, L4, L5, L6, L7	Diesel	Verbod Interdiction	Verbod Interdiction	Verbod Interdiction	Verbod Interdiction	Verbod Interdiction	Verbod Interdiction
	Benzine, LPG, CNG Essence, LPG, CNG	Minimum Euro 3**	Minimum Euro 3**	Minimum Euro 4	Minimum Euro 5	Verbod Interdiction	Verbod Interdiction

Fouad AHIDAR (NL)
Ibrahim DÖNMEZ (FR)
Jamal IKAZBAN (FR)

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

tot wijziging van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing met het oog op het uitstel van beperking van het toegangsrecht voor de Euro 5-en Euro V-dieselveertuigen in Brussel

Artikel 1

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

Artikel 2

In artikel 3.2.16, § 2, van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing wordt aan het slot van het tweede lid de volgende zin toegevoegd:

"De Euro 5- en Euro V-dieselveertuigen krijgen tot 31 december 2026 automatisch en zonder specifieke betaling toegang tot de lage-emissiezone(s), met uitzondering van voertuigen van categorieën L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7 die verboden zijn."

PROPOSITION D'ORDONNANCE

modifiant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie en vue de reporter la restriction d'accès aux véhicules Euro 5 et Euro V diesel à Bruxelles

Article 1^{er}

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

Article 2

À l'article 3.2.16, § 2, de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie, l'alinéa 2 est complété par la phrase suivante:

«Les véhicules diesel Euro 5 et Euro V bénéficient d'un accès automatique et sans paiement spécifique à la ou aux zone(s) de basses émissions jusqu'au 31 décembre 2026, à l'exception des véhicules des catégories L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7, qui y sont interdits.»

Fouad AHIDAR (NL)
Ibrahim DÖNMEZ (FR)
Jamal IKAZBAN (FR)