

DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - Ontwerp besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van diverse bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 26 februari 2016 betreffende lage-emissiezones
- Definitieve goedkeuring

Het voorliggende voorstel tot wijziging van het besluit betreffende de lage-emissiezones geeft uitvoering aan de bepaling uit het regeerakkoord en de beleidsnota Omgeving inzake oldtimers. Er wordt tevens tegemoet gekomen aan arrest 252.839 van de Raad van State, waarin geoordeeld werd dat er geen basis is om voertuigen ouder of jonger dan 40 jaar anders te behandelen.

Daarnaast worden een aantal technische en sociale correcties doorgevoerd. Die laatste zijn voornamelijk het gevolg van vragen en opmerkingen die door zowel de Vlaamse als de lokale overheden zijn ontvangen inzake de toepassing van het LEZ-besluit. De afwijkingsbepalingen op de toegangscriteria worden verruimd naar mantelzorgers voor mensen met een handicap en voor mensen met een handicap die, omwille van hun handicap, gebruik moeten maken van een automatische schakeling. De toepassing van een sociaal tarief wordt bovendien mogelijk gemaakt voor mensen die niet binnen de LEZ wonen.

Het ingaan van de volgende fase wordt met 1 jaar uitgesteld. Het voorstel voert ten slotte ook een kalender in voor de toegangscriteria tot de LEZ voor de periode na 2028.

Het besluit werd een eerste keer principieel goedgekeurd op 21 oktober 2022 (VR 2022 2110 DOC.1133/1BIS en DOC.1133/2) en ter advies voorgelegd aan WVG, MORA, MINA en SERV. SERV liet weten niet te adviseren. Op 8 juni 2023 werd bijkomend advies gevraagd aan het College van Burgemeester en Schepenen van Antwerpen, het College van Burgemeester en Schepenen van Gent en de SERV. De SERV liet opnieuw weten niet te adviseren. De overige adviezen werden verwerkt. Dit leidde tot een vereenvoudiging van de kalender en enkele technische aanpassingen. Het besluit werd een tweede keer principieel goedgekeurd op 14 juli 2023.

1 SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

In uitvoering van het Vlaamse regeerakkoord 2014-2019 werd een reglementering voor lage-emissiezones (LEZ) uitgewerkt. Op 27 november 2015 bekrachtigde de Vlaamse Regering het decreet betreffende lage-emissiezones (LEZ-decreet). Het LEZ-decreet werd op 8 juni 2018 aangepast aan de

verordening 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad over de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en over het vrije verkeer van die gegevens en op 3 mei 2019 aangepast om het gebruik van mobiele ANPR-camera's toe te laten en een aantal optimalisaties door te voeren op basis van de opgedane praktijkervaring in de stad Antwerpen.

In uitvoering van dit decreet werd op 26 februari 2016 het besluit betreffende lage-emissiezones (LEZ-besluit) definitief goedgekeurd, waarin o.a. de toegangscriteria nader zijn bepaald. Dit besluit werd gewijzigd op 24 februari 2017, op 31 maart 2017, op 6 september 2019 en op 29 januari 2021. Heden ligt een nieuwe wijziging van het besluit voor rekening houdend met de evaluatie van de lage emissiezones¹, de ervaringen in Antwerpen en Gent, het Vlaams Regeerakkoord (meer bepaald "We zorgen voor een uniform kader voor steden en gemeenten die kiezen voor een lage-emissiezone. Voor oldtimers voorzien we een definitieve en uniforme oplossing.") en de beleidsnota van de minister² (meer bepaald "Voor oldtimers voorzien we een definitieve en uniforme oplossing."). Geenzins beoogt het huidige besluit een gebiedsdekkende lage-emissiezone over het Vlaamse Gewest.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het besluit werd een eerste keer principieel goedgekeurd op 21 oktober 2022 (VR 2022 2110 DOC.1133/1BIS en DOC.1133/2). Op 14 juli 2023 werd het besluit een tweede keer principieel goedgekeurd (VR 2023 1407 DOC.1055/1BIS en DOC.1055/2). De adviesaanvraag is op 20 juli 2023 bij de Raad van State ingediend, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973. Er is geen advies verstrekt binnen de gestelde termijn, waardoor aan de adviesvereiste voorbij gegaan mag worden.

2 INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Een lage-emissiezone is een zone waarin voor de leefbaarheid, in het bijzonder ter beperking van milieu- en gezondheidshinder door een slechte luchtkwaliteit, een selectief toelatingsbeleid voor motorvoertuigen wordt gehanteerd in relatie tot de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder. Het decreet betreffende lage emissiezones bepaalt in artikel 3 §2 dat een gemeente een lage emissiezone met een gemeentelijk reglement een LEZ kan invoeren op de gemeente- en de gewestwegen die zich op haar grondgebied bevinden, met uitzondering van de autosnelwegen. Het is dus de lokale overheid die beslist om al dan niet een LEZ in te voeren. De lokale overheid bepaalt hierbij ook zelf hoe lang de lage emissiezone van toepassing is en kan ten allen tijde beslissen om de LEZ af te voeren en andere maatregelen voor luchtkwaliteit te nemen. Als de gemeente een lage emissiezone invoert, is ze gebonden aan de bepalingen uit het besluit van de Vlaamse Regering en de wijzigingen die momenteel voorliggen. Bij elke wijziging van het LEZ-besluit zal daarom advies gevraagd worden aan de lokale overheden die een LEZ ingevoerd hebben. De lokale reglementen zullen aangepast moeten worden aan de wijzigingen van het LEZ-besluit. Ruim voor het ingaan van elke nieuwe fase gebeurt een uitgebreide communicatie door de lokale overheden. Hiermee bevestigen de lokale overheden het al dan niet verderzetten van de LEZ.

¹ Departement Omgeving & VMM, "Impact van de lage-emissiezones op het wagenpark, de luchtkwaliteit en sociaal kwetsbare groepen", november 2020, zie <https://www.vmm.be/publicaties/impact-van-de-lage-emissiezones-op-het-wagenpark-de-luchtkwaliteit-en-sociaal-kwetsbare-groepen>

² <https://www.vlaanderen.be/publicaties/beleidsnota-2019-2024-omgeving>

Uit de eerder vermelde evaluatie van de lage-emissiezones is gebleken dat de LEZ's effectief gezorgd hebben voor een versnelde vergroening van het wagenpark, wat heeft geleid tot een betere luchtkwaliteit in de lage-emissiezones en in de rest van Vlaanderen. Vooral sociaal kwetsbaren profiteren van de gezondere leefomgeving, al blijkt uit de evaluatie ook dat voldoende flankerende maatregelen moeten genomen worden zodat zij niet overmatig geraakt worden door de maatregel.

Sedert de invoering van de LEZ ontvingen zowel de Vlaamse Overheid als de steden die een LEZ hebben ingevoerd regelmatig vragen en opmerkingen naar aanleiding van zeer concrete situaties. Deze zaken werden geëvalueerd op zowel hun sociale impact als op de mogelijke milieu-impact. Naar aanleiding hiervan wordt in het voorliggend besluit een aantal sociale correcties aangebracht. Deze worden uitgebreid besproken in de artikelsgewijze toelichting. Verder wordt ook een aantal eerder technische correcties doorgevoerd.

Voertuigen die niet zijn toegelaten tot de LEZ kunnen toch toegang verleend worden, mits hier voorwaarden aan verbonden worden. Voertuigen met hogere emissies moeten aan strengere voorwaarden worden onderworpen. Het huidige besluit voorziet dat op deze laatste bepaling een uitzondering kan voorzien worden voor voertuigen ouder dan 40 jaar. In haar arrest 252.839 van 1 februari 2022 stelt de Raad van State dat dit criterium niet onderbouwd is en er dus geen reden is om voor voertuigen ouder dan 40 jaar soepelere voorwaarden te hanteren dan voor minder oude voertuigen. Hoewel dat arrest enkel betrekking heeft op het besluit inzake de LEZ van de Stad Gent, stelt het wel dat de betreffende bepaling in het LEZ-besluit in strijd is met het gelijkheidsbeginsel. Daarom wordt deze bepaling in het voorliggende besluit geschrapt en wordt voor de oldtimers een andere, uniforme regeling voorgesteld zoals opgenomen in het Regeerakkoord.

Ten slotte worden in het voorliggende besluit nieuwe stappen opgenomen voor wat betreft de toegangsbeperkingen voor voertuigen op fossiele brandstoffen. Het doel is om tegen 2035 voor de voertuigen waarvoor het op dit moment mogelijk wordt geacht enkel nog zero-emissievoertuigen vrij toegang te verlenen tot de LEZ. Daarnaast wordt de kalender voor de opeenvolgende fasen vereenvoudigd.

De VMM zal tegen eind 2026 het onderhavige LEZ-besluit evalueren, in samenwerking met de lokale besturen van Gent en Antwerpen. Hierbij wordt de huidige LEZ-kalender geëvalueerd in functie van de te bereiken luchtkwaliteitsdoelstellingen. In functie van de resultaten van deze evaluatie kan de kalender evident gewijzigd worden door de Vlaamse Regering

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Vet gedrukte artikelnummers verwijzen naar de artikels van het wijzigingsbesluit, ***vet en schuin gedrukte artikelnummers*** verwijzen naar het oorspronkelijke, te wijzigen besluit.

Artikel 1 voegt in ***artikel 1 van het oorspronkelijk besluit*** de definitie van “koninklijk besluit van 15 maart 1968” in. Deze definitie wordt verplaatst vanuit artikel 2, paragraaf 6 omdat al in definities 8°, 9° en 10° van artikel 1 naar dat koninklijk besluit wordt verwezen. Ook wordt een definitie van “ceremonieel vervoer” en “LEZ-dagpas” toegevoegd.

Artikel 2 brengt een aantal wijzigingen aan in ***artikel 2 van het oorspronkelijke besluit***. Gezien de vele wijzigingen, wordt ervoor gekozen om het volledige artikel te vervangen.

In 1°, 2° en 3° van ***paragraaf 1 van artikel 2 van het oorspronkelijke besluit*** wordt de verwijzing naar het KB van 15 maart 1968 geschrapt. Deze verwijzingen zijn al opgenomen in de definitie van de betreffende categorieën in artikel 1 van het oorspronkelijke besluit en zijn daarom overbodig. Bovendien bevat de verwijzing in 1° en 2° niet de vermelding van de speciale voertuigen, die wel in de definitie van categorieën M en N is opgenomen, waardoor die

verwijzingen niet volledig zijn. Dat wordt opgelost door de verwijzingen in artikel 2 te schrappen.

Aan **Artikel 2, paragraaf 1, 2° van het oorspronkelijke besluit** wordt een aantal wijzigingen aangebracht:

1. Het ingaan van de volgende fase wordt met 1 jaar uitgesteld.
2. Het artikel wordt aangepast in overeenstemming met het Regeerakkoord. De doelstelling voor openbaar vervoer was om de stadskernen ten laatste in 2025 emissievrij te bedienen. De categorieën die betrekking hebben op bussen (concreet: categorieën M2 en M3, klasse III of B) worden vanaf 2027 niet meer vermeld als toegelaten voertuigen, rekening houdend met de praktische aspecten verbonden aan het emissievrij bedienen van de stadskernen.
3. **Artikel 2, paragraaf 1, 2° d van het oorspronkelijke besluit** bevat de data voor inwerkingtreding van de Euro 6d norm. De data vanaf wanneer bepaalde voertuigen, in functie van hun euronorm, de LEZ niet meer binnen mogen is voor de lichte voertuigen dezelfde voor alle types voertuigen van de categorieën M (personenvervoer) en N (vervoer van goederen). Wel wordt er nog een onderscheid gemaakt tussen lichte voertuigen en zware voertuigen (voor recente voertuigen ligt de grens op een referentiemassa van 2.610 kg), omdat hiervoor een andere regelgeving, met andere normen en andere testprocedures, van toepassing is. Voor lichte voertuigen zijn vanaf 1 januari 2028 enkel nog dieselveertuigen toegelaten die voldoen aan de euronorm 6d.
4. Daarnaast worden punten f en g toegevoegd die twee volgende fasen toevoegen voor de toegangsbeperkingen tot de LEZ, in respectievelijk 2031 en 2035. Omdat zowel de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) als die van fijn stof (PM) en dan vooral zwarte koolstof (BC, Black carbon) van dieselveertuigen hoger is dan die voor benzinevoertuigen, moeten, zoals ook nu al het geval is, dieselveertuigen aan een hogere (strengere) norm voldoen.

De toevoegingen leiden samen met de hiervoor besproken aanpassingen tot het volgende schema, waarbij we voor voertuigen van categorieën M2 en N2 zowel de toepasselijke normen voor lichte voertuigen (Arabische cijfers) als zware voertuigen (Romeinse cijfers) vermelden – welke van toepassing zijn hangt af van de massa van het voertuig. We vermelden tevens over welk type voertuigen (personenwagens, bestelwagens, minibus, bus, autocar en vrachtwagen) het gaat.

Categorieën van voertuigen	Brandstof	1/1/2026-31/12/2026	1/1/2027-31/12/2027	1/1/2028-31/12/2030	2031-2034	vanaf 2035
M1 personenauto's	Diesel	Euro 6	Euro 6	Euro 6d	verbod	verbod
	Benzine	Euro 3	Euro 3	Euro 4	Euro 6	verbod
M2, klasse I, II, A minibussen < 2610 kg	Diesel	Euro 6	verbod	verbod	verbod	verbod
	Benzine	Euro 3	verbod	verbod	verbod	verbod
M2, klasse I, II, A minibussen > 2610 kg	Diesel	Euro 6	verbod	verbod	verbod	verbod
	Benzine	Euro 3	verbod	verbod	verbod	verbod
M2, III, B minibussen < 2610 kg	Diesel	Euro 6	Euro 6	Euro 6d	Euro 6d	verbod
	Benzine	Euro 3	Euro 3	Euro 4	Euro 6	verbod
M2, klasse III, B minibussen > 2610 kg	Diesel	Euro VI	Euro VI	Euro VI	Euro VI	Euro VIe
	Benzine	Euro III	Euro III	Euro IV	Euro VI	Euro VIe
M3 van klasse I, II, A – Bussen	Diesel	Euro VI	verbod	verbod	verbod	verbod
	Benzine	Euro III	verbod	verbod	verbod	verbod
M3 van klasse III en B - Autocars	Diesel	Euro VI	Euro VI	Euro VI	Euro VI	Euro VIe

	benzine	Euro III	Euro III	Euro IV	Euro VI	Euro VIe
N1 van klasse I - bestelwagens	Diesel	Euro 6	Euro 6	Euro 6d	verbod	verbod
	Benzine	Euro 3	Euro 3	Euro 4	Euro 6	verbod
N1 van klasse II en III - bestelwagens	Diesel	Euro 6	Euro 6	Euro 6d	Euro 6d	verbod
	Benzine	Euro 3	Euro 3	Euro 4	Euro 6	verbod
N2 < 2610 kg	Diesel	Euro 6	Euro 6	Euro 6d	Euro 6d	verbod
	benzine	Euro 3	Euro 3	Euro 4	Euro 6	verbod
N2 > 2610 kg en N3 - Vrachtwagens	Diesel	Euro VI	Euro VI	Euro VI	Euro VI	Euro VIe
	Benzine	Euro III	Euro III	Euro IV	Euro VI	Euro VIe

In 2031 worden personenwagens en kleine bestelwagens met een dieselmotor niet meer vrij toegelaten in een LEZ. Voertuigen met een benzinemotor worden nog toegelaten tot eind 2034 mits zij minstens aan de euronorm 6 voldoen. Dat is de strengste euronorm (euronorm 6d voegt voor benzinevoertuigen niets toe, in tegenstelling tot voor dieselveertuigen). Oude benzinevoertuigen (tot 17,5 jaar in 2031) worden zo nog toegelaten tot de lage emissiezones. Door meer dan 8 jaar op voorhand duidelijkheid te scheppen over het traject, kunnen mensen hier op anticiperen bij de aanschaf van een nieuw voertuig.

Terwijl voor personenwagens en lichte bestelwagens nu al heel wat elektrische modellen bestaan, is dat nog niet het geval voor de zwaardere bestelwagens (referentiemassa vanaf 1305 kg). Daarom wordt voor die categorieën toch het gebruik van dieselmotoren toegelaten tot eind 2034.

Voor zware voertuigen wordt de toegang beperkt tot voertuigen die minstens aan Euronorm VI voldoen. Voor dieselveertuigen geldt deze norm al vanaf 2026, voor benzinevoertuigen is het een aanscherping. De Euronorm VI is al van kracht sedert 2013, deze aanscherping zorgt ervoor dat de oudste voertuigen, die op dat moment al bijna 20 jaar oud of ouder zijn, geen toegang meer hebben tot de LEZ. Vanaf 2035 moeten deze voertuigen voldoen aan Euronorm VIe. Dat is op dit moment de strengste norm. Dit najaar wordt een voorstel verwacht voor een Euro VII-norm. Afhankelijk van de precieze inhoud van dat voorstel en van de finale goedkeuring ervan, kan overwogen worden om eens daar duidelijkheid over is, de criteria voor zware voertuigen vanaf 2035 alsnog aan te scherpen.

Het voorstel rond toegang van bestelwagens en vrachtwagens in de LEZ doet geen afbreuk aan beslissingen die later genomen zullen worden in het kader van emissievrije stadsdistributie. Hiervoor zal het plan van aanpak gevolgd worden, zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 16 juli 2021. De conceptnota voor emissievrije stadsdistributie is een gezamenlijk initiatief van ministers Peeters, Demir, Crevits en Somers. Voor de uitwerking van dit dossier is er nauwe samenwerking tussen de administraties van de beleidsdomeinen Mobiliteit en Openbare Werken en Omgeving. In opdracht van minister Peeters is een studie lopende om te bepalen hoe we vanaf 2025 stappen zetten richting zero emissie stedelijke logistiek. Hiertoe zal een Vlaamse kaderovereenkomst opgesteld worden, waarin afspraken tussen de Vlaamse overheid, steden en bedrijven vastgelegd worden. Bij de eerste principiële goedkeuring van het aangepaste LEZ besluit werd reeds aangegeven dat de overkoepelende regelgeving in opdracht van minister Demir uitgewerkt zal worden. Dit zal nog deze legislatuur gebeuren. We bekijken of een uitbreiding van de LEZ-regelgeving mogelijk is of dat nieuwe regelgeving nodig is. Voor de uitwerking van flankerend beleid zal samengewerkt worden met het beleidsdomein EWI.

Vanaf 2035 wordt het gebruik van verbrandingsmotoren in de LEZ dus enkel nog mogelijk voor die categorieën van voertuigen waarvoor op dit moment nog te weinig duidelijkheid is over de mogelijkheden tot elektrificatie (of een andere vorm van nuluitstoot, zoals brandstofcellen of waterstof).

Artikel 2, §1, 4^o, a) van het oorspronkelijke LEZ-besluit voorziet dat *plug-in-hybridevoertuigen* met een maximale CO₂-uitstoot van 50 g/km steeds zijn toegelaten in de LEZ. Dit lag in lijn met de verkeersbelastingen. Deze voertuigen waren tot eind 2020 vrijgesteld van verkeersbelastingen (BIV en jaarlijkse verkeersbelasting). Deze vrijstelling van verkeersbelastingen was een tijdelijke vrijstelling omdat plug-in hybride voertuigen nog steeds schadelijke stoffen uitstoten. Bovendien blijkt uit recent onderzoek dat, waar de Europese testcyclus uitgaat van een benuttingsgraad van 69% van de elektromotor, dit in praktijk een heel stuk lager blijkt te liggen (ca. een vierde). Veel van deze voertuigen worden minder opgeladen dan mogelijk, zodat ze eigenlijk vaak als een gewone wagen gebruikt worden. In die omstandigheden stoten ze bijna evenveel uit als een gewone (niet plug-in) hybride wagen. We brengen de LEZ opnieuw in lijn met de verkeersbelastingen en schrappen de onbeperkte toelating voor plug-in hybride voertuigen. Hierdoor worden PHEV's, net als andere wagens, beoordeeld op basis van hun euronorm. Omdat alle PHEV's die momenteel rond rijden op basis van hun euronorm sowieso nog tot eind 2024 (met het jaar uitstel tot eind 2025) zijn toegelaten in de LEZ, is het niet nodig om een overgangperiode te voorzien.

Artikel 2, §1, 4^o van het oorspronkelijk besluit wordt als volgt gewijzigd:

1. In **punt e en f)** wordt de mogelijkheid om vrijgesteld te worden van de toegangsvoorwaarden van de LEZ, na registratie, ook voorzien voor de *gescheiden ouder van een gehandicapt kind* dat niet bij hem/haar is gedomicilieerd, op voorwaarde dat dat kind is opgenomen in het verblijfsregister van de gemeente.
2. Er wordt een **punt g)** ingevoegd dat toelaat dat mantelzorgers geregistreerd als mantelzorger met sociaal voordeel en waarbij de zorgvrager of de mantelzorger gedomicilieerd is in de LEZ gebruik kunnen maken van de vrijstelling na registratie. Momenteel geldt de vrijstelling niet voor mantelzorgers.
3. Er wordt een **punt h)** ingevoegd zodat ook voertuigen die voorzien zijn van een *automatische schakeling* in functie van het gebruik ervan door een *persoon met een handicap* na registratie steeds toegelaten zijn in de LEZ. Momenteel zijn enkel voertuigen met een goedgekeurde aanpassing toegelaten. Voor een automatische schakeling is echter geen goedkeuring nodig aangezien deze aanpassing al wordt voorzien bij de productie van het voertuig en dus niet meer achteraf wordt toegevoegd. Dat zorgt ervoor dat bijvoorbeeld personen met een disfunctioneel linkerbeen die een automatische schakeling nodig hebben niet in aanmerking komen voor de uitzonderingsmaatregel. Personen met een handicap die enkel een voertuig mogen besturen dat voorzien is van de genoemde aanpassingen, dienen te beschikken over een rijgeschiktheidsattest waarop wordt aangegeven waarvan het voertuig moet voorzien worden. Bij een automatische schakeling gaat dat over de code 10.02. Voertuigen met een automatische schakeling zijn nog steeds duurder dan voertuigen met een manuele schakeling en bovendien is het aanbod beperkter (zeker voor kleinere wagens). De kostprijs voor voertuigen met een automatische schakeling ligt gemiddeld ongeveer 2000 euro hoger dan de kostprijs voor hetzelfde voertuig met manuele schakeling. Deze meerkosten zijn vergelijkbaar met de kosten van een aanpassing van de bediening van de auto (gas en remmen aan of op het stuur), een kofferbaklift, een aanpassing van de vloer van de bestuurdersplaats, ... Wie met een automatische schakeling moet rijden, wordt dus geconfronteerd met hogere kosten wanneer hij zijn wagen moet vervangen.
4. De afwijking voor *geïntegreerde rolsystemen* in het huidige **punt h)** (nu hernoemd naar j)) wordt onterecht gebruikt om vrijstelling te vragen voor alle bussen voor openbaar vervoer die allen zijn uitgerust met een verlaagde instap. Dat zorgt ervoor dat deze bussen, die een belangrijke emissiebron zijn in de stadscentra, niet vergroenen zoals de rest van het verkeer in het stadscentrum. Dat is nooit de bedoeling geweest van die

afwijking. Om te vermijden dat bussen waar het geïntegreerde rolstoelsysteem niet meer is dan een verlaagde instap (die gangbaar is op alle recente bussen voor het openbaar vervoer) allemaal een afwijking kunnen vragen van de criteria i.f.v. de euronorm wordt in art. 2, 4°, j) verduidelijkt dat de afwijking niet kan aangevraagd worden voor bussen met een verlaagde instap. Dat gebeurt aan de hand van de koetswerkcodes. Deze toevoeging is afgestemd op een aanpassing van het Brusselse besluit inzake de lage emissiezone (Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 17/12/2020 tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone). Daarnaast wordt de geldigheidsduur van deze afwijking gelijk getrokken met die uit de punten f) en g) tot 5 jaar. Hiermee wordt de administratieve last verder verminderd. De haalbaarheid van deze bepaling wordt gemonitord door de VMM in samenwerking met het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

5. In het huidige *punt j)* (nu hernoemd naar l) wordt een uitzondering toegestaan voor voertuigen van categorie T met een vermogen lager dan 130 kW tot en met 31 december 2030 i.p.v. 2028 omdat voor deze voertuigen geen fase IV gemaakt werd en dus tot en met eind 2022 enkel voertuigen van fase IIIb aangekocht konden worden.

In het laatste lid van **artikel 2** wordt verduidelijkt dat naast voertuigen die werken op LPG of bio-ethanol ook voertuigen die werken op aardgas (CNG of LNG) moeten voldoen aan dezelfde criteria als benzinewagens. Hybridevoertuigen krijgen toegang op basis van hun verbrandingsmotor.

In **artikel 2, paragraaf 3, punt 4°** worden *technische correcties* doorgevoerd: voertuigen van categorie N2 met een referentiemassa van maximaal 2610 kg voldoen aan de normen in Arabische cijfers en dus niet aan de Romeinse cijfers. Daarnaast wordt de euro 6d-norm toegevoegd aan deze tabel.

In **artikel 2, paragraaf 5** wordt de mogelijkheid toegevoegd om laattijdige registraties voor euronormcorrecties te voorzien. Deze paragraaf geeft aanleiding tot een verschillende interpretatie in de steden. Door toevoeging van een bijkomende zin wordt dit interpretatieprobleem verholpen.

In **paragraaf 6 van artikel 2** wordt de definitie van het KB van 15 maart 1968 geschrapt omdat de verwijzingen naar dat KB in dat artikel zijn geschrapt. Er wordt een definitie toegevoegd voor het verblijfsregister, voor de klassen voor bussen en autocars en voor hybridevoertuigen.

Artikel 3 brengt een aantal inhoudelijke wijzigingen aan aan **artikel 3 van het oorspronkelijk besluit**. Ook hier wordt ervoor gekozen het volledige artikel te vervangen.

In punt 1° wordt ceremonieel vervoer toegevoegd en worden de voertuigen ouder dan 40 jaar geschrapt uit de oplijsting. Dat betekent dat voertuigen ouder dan 40 jaar niet langer vrijgesteld worden van het principe dat de toegangsvoorwaarden strenger moeten zijn voor voertuigen met hogere emissies. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan arrest 252.839 van de Raad van State waarin geoordeeld wordt dat deze bepaling in strijd is met het gelijkheidsbeginsel, omdat de grens van 40 jaar volgens de Raad niet gemotiveerd is. De bepaling kan niet vernietigd worden, maar is wel onwettig en kan dus niet meer toegepast worden. Een aanpassing is dan ook noodzakelijk.

Er bestaat geen eenduidig criterium om te bepalen vanaf wanneer een voertuig historisch waardevol is. Het criterium van 40 jaar was onder meer gebaseerd op buitenlandse voorbeelden. Omdat oudere voertuigen meer uitstoten dan recente voertuigen, moet het aantal oude voertuigen dat (al dan niet mits betaling) toch de LEZ kan binnenrijden beperkt worden om het doel van de LEZ, nl. het verbeteren van de luchtkwaliteit, niet in het gedrang te brengen. Door de Raad van State wordt bevestigd dat mag verwacht worden dat de oudste oldtimers het meest vervuילend zijn. De Raad stelt dat leefmilieubelangen de inrichting van een LEZ verantwoorden waaraan bepaalde

toegangsvoorwaarden in functie van de emissies van deze voertuigen gekoppeld worden. Een onderscheiden behandeling van bepaalde categorieën van personen is niet uitgesloten, voor zover voor dat onderscheid een objectieve en redelijke verantwoording bestaat. Een onderscheid op basis van leeftijd van een oldtimer is niet objectief en redelijk te verantwoorden. We voeren dan ook geen nieuw leeftijdscriterium in, maar zorgen voor een uniforme oplossing voor oldtimers zoals opgenomen in het regeerakkoord.

Het is niet mogelijk om de leeftijdsgrens te verlagen omdat zoals eerder aangegeven een leeftijdsgrens niet objectief en redelijk te verantwoorden is en deze verantwoording volgens de Raad van State noodzakelijk om een onderscheiden behandeling mogelijk te maken. Het is bovendien ook niet wenselijk vanuit milieuoverwegingen. Terwijl uit de gegevens die door DIV ter beschikking gesteld worden voor het opstellen van de emissie-inventaris blijkt dat er in Vlaanderen meer voertuigen ouder dan 40 jaar zijn ingeschreven dan voertuigen tussen 30 en 40 jaar oud, blijkt uit de emissie-inventaris zelf (die verder ook gebaseerd is op o.m. voertuigtellingen en gegevens van GOCA) dat de voertuigen tussen 30 en 40 jaar oud wel significant meer kilometers afleggen dan de voertuigen ouder dan 40 jaar. Bovendien rijden die voertuigen tussen 30 en 40 jaar oud veel vaker op diesel dan de oudere voertuigen. Een benzinewagen van meer dan 30 jaar oud stoot meer dan 20 keer zoveel NO_x uit dan een euro 3- benzinewagen en 5 keer zoveel dan een euro 6-dieselwagen (toegangscriterium vanaf 2026). Een dieselwagen van meer dan 30 jaar oud stoot 100 keer meer fijn stof uit dan een euro 6-dieselwagen. Het verlagen van het leeftijdscriterium van 40 naar 30 jaar zou dus veel meer voertuigen toelaten, die meer kilometers afleggen dan de voertuigen die tot nu waren toegelaten en die per gereden kilometer veel meer uitstoten dan de voertuigen die wel zijn toegelaten. Dat zou de doelstelling van de LEZ dus sterk ondergraven.

Om de effectiviteit van de LEZ niet te ondergraven en tegelijkertijd oldtimer-liefhebbers toe te laten met hun voertuig in de LEZ te rijden, wordt in het voorliggende besluit voorzien dat zij, net als andere voertuigen maximaal 12 keer per jaar, mits betaling toegang krijgen tot de LEZ.

Het artikel wordt tevens geherformuleerd om de mogelijkheden om af te wijken van de toegangsvoorwaarden die in artikel 2 zijn opgelijst te beperken. De herformulering is afgestemd op de huidige praktijk die toegepast wordt door de steden Gent en Antwerpen, waarbij uitzonderingen voorzien worden voor speciale voertuigen, voertuigen voor markten en foren en voor dieselveertuigen waarvan de norm net niet meer voldoet (dus een euro-4-dieselwagen wanneer de criteria euro 5 opleggen) en waarbij de andere voertuigen 12 dagen per jaar een dagpas kunnen aankopen. Vanaf 2031 is ook een uitzondering voor benzinevoertuigen waarvan de norm net niet meer voldoet mogelijk.

Verder wordt de inwonersbeperking geschrapt die is voorzien in punt 3°, zodat lokale overheden de mogelijkheid hebben om een *lager tarief te hanteren bij individuele toelating tegen betaling voor iedereen met een verhoogde tegemoetkoming*. Lokale overheden hebben vandaag enkel de mogelijkheid om bij de toekenning van een individuele toelating een lager tarief te hanteren voor personen met een verhoogde tegemoetkoming voor inwoners van de LEZ, vanuit de redenering dat inwoners meer effect van de LEZ ondervinden terwijl bezoekers wel een alternatief hebben. Dit is niet steeds het geval. De aanpassing zorgt er voor dat de mogelijkheden om een sociaal tarief te voorzien worden uitgebreid.

Artikel 4 past **Artikel 4 §1 van het oorspronkelijke besluit** aan overeenkomstig de toevoeging van de punten g) en h) in artikel 2, §1, 4° van het besluit en de gewijzigde bepalingen voor oldtimers in artikel 3. Door de wijziging van de datum in artikel 2, §1, eerste lid, 4°, j) moet de datum ook gewijzigd worden in artikel 4, §1, eerste lid, 3°.

Artikel 5 voegt een bepaling in dat het College van Burgemeester en Schepenen bij het ingaan van elke nieuwe verstrenging moet bevestigen dat ze de LEZ verder zetten. Dit is een verdere verduidelijking van artikel 3, §2 van het Decreet betreffende lage-emissiezones en heeft expliciet

de bedoeling om de LEZ te kunnen toepassen in functie van onder andere de luchtkwaliteit, de energiebevoorrading en sociaaleconomische situatie.

Artikel 6 voegt een inwerkingtredingsdatum toe. Op die manier wordt tijd voorzien om de nodige informaticasystemen en lokale reglementen aan te passen.

3 BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap.

Het gunstige advies van de Inspectie van Financiën van 17 augustus 2022 gaat als bijlage.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en op het personeelsbudget van de Vlaamse overheid, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling, niet vereist is.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft mogelijk een beperkte weerslag op de lokale besturen die een LEZ hebben ingevoerd of nog zullen invoeren. Enerzijds wordt een aantal afwijkingsmogelijkheden toegevoegd, die registratie vereisen (mantelzorgers, mensen met een handicap met automatische schakeling, oldtimers), anderzijds verdwijnt een veel gebruikte en registratie-plichtige afwijkingsmogelijkheid (bussen met verlaagde instap). De andere wijzigingen hebben geen impact op de lokale besturen. Er wordt dan ook geen significante impact verwacht op de lokale besturen.

De wijzigingen hebben geen directe impact op de ontvangsten.

4 VERDER TRAJECT

- nieuwsbericht van de Vlaamse overheid
- publicatie Belgisch Staatsblad

5 VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar goedkeuring te geven aan het bijgaande ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van diverse bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 26 februari 2016 betreffende lage-emissiezones;

2° de Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme te gelasten het voormelde besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van diverse bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 26 februari 2016 betreffende lage-emissiezones te laten publiceren in het Belgisch Staatsblad.

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme,

Zuhal DEMIR