Projekt dekretu rządu Regionu Stołecznego Brukseli z dnia XX/XX/XXX r. zmieniającego dekret rządu Regionu Stołecznego Brukseli z dnia 25 stycznia 2018 r. w sprawie ustanowienia strefy niskiej emisji w celu wprowadzenia płatnego dostępu miesięcznego i rocznego, a także niektórych zwolnień
Rząd Regionu Stołecznego Brukseli,
uwzględniając specjalną ustawę z dnia 8 sierpnia 1980 r. o reformie instytucjonalnej, art. 20;
uwzględniając specjalną ustawę z dnia 12 stycznia 1989 r. o instytucjach brukselskich, art. 8 akapit pierwszy:
uwzględniając art. 1.5.1 § 2 akapit trzeci brukselskiego kodeksu zarządzania powietrzem, klimatem i energią, dodany rozporządzeniem w sprawie klimatu z dnia 17 czerwca 2021 r., art. 3.2.16 §§ 1, 2 i 5, zastąpiony rozporządzeniem z dnia 7 grudnia 2017 r. zmieniającym rozporządzenie z dnia 2 maja 2013 r. ustanawiające brukselski kodeks zarządzania powietrzem, klimatem i energią, art. 3.2.17 § 1, zastąpiony rozporządzeniem z dnia 7 marca 2024 r. i zastąpiony rozporządzeniem z dnia [XX] r., art. 3.2.17/1 §§ 1 i 5, dodanym rozporządzeniem z dnia 7 marca 2024 r. i zastąpionym rozporządzeniem z dnia [xx] r.;
uwzględniając dekret rządu Regionu Stołecznego Brukseli z dnia 25 stycznia 2018 r. w sprawie ustanowienia strefy niskiej emisji;
uwzględniając opinię Inspektoratu Finansów wydaną w dniu XX/XX/XXX r.;
uwzględniając zgodę ministra budżetu wydaną w dniu XX/XX/XXXX;
uwzględniając opinię nr A-XXXX-XX Rady ds. Środowiska Regionu Stołecznego Brukseli wydaną w dniu XX/XX/XXXr.;
uwzględniając opinię nr XXX instytucji Brupartners wydaną w dniu XX/XX/XXXX;
uwzględniając opinię Urzędu Ochrony Danych wydaną w dniu 8 września 2023 r. i w dniu XX/XX/XXXX;
uwzględniając opinię nr XXXX-XX Regionalnego Komitetu ds. Mobilności wydaną w dniu XX/XX/XXX r.;
uwzględniając test równości szans, o którym mowa w art. 2 § 1 rozporządzenia z dnia 4 października 2018 r. ustanawiającego test równości szans, wdrożonego w dniu XX/XX/XXX r.;
uwzględniając opinię nr X Rady Stanu wydaną w dniu XX/XX/XXX r. zgodnie z art. 84 § 1 akapit pierwszy pkt 2 ustaw o Radzie Stanu, skoordynowanych w dniu 12 stycznia 1973 r.;
Chociaż strefa niskiej emisji jest bardzo skutecznym narzędziem służącym do poprawy jakości powietrza w Regionie Stołecznym Brukseli, potrzebne są dodatkowe środki towarzyszące, które uwzględniają również względy społeczne i ekonomiczne. Rozwiązanie tego problemu polega na wprowadzeniu miesięcznego i rocznego uprawnienia oraz przyznaniu pewnych zwolnień określonym grupom docelowym. Zmiany te służą stworzeniu stabilnych i akceptowalnych ram funkcjonowania strefy niskiej emisji, tak aby instrument ten mógł nadal funkcjonować w celu poprawy jakości powietrza i ochrony zdrowia mieszkańców oraz osób odwiedzających Region Stołeczny Brukseli, a także w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych pochodzących z ruchu drogowego.
na wniosek ministra środowiska;
po obradach,
Dekret

Artykuł 1.

Art. 1 dekretu rządu Regionu Stołecznego Brukseli z dnia 25 stycznia 2018 r. w sprawie ustanowienia strefy niskiej emisji, zmienionego dekretem rządu Regionu Stołecznego Brukseli z dnia 30 czerwca 2022 r. zmieniającym dekret rządu Regionu Stołecznego Brukseli z dnia 25 stycznia 2018 r. w sprawie ustanowienia strefy niskiej emisji w celu wprowadzenia kryteriów na lata 2025–2036 oraz dekretem rządu Regionu Stołecznego Brukseli z dnia 14 marca 2024 r. zmieniającym dekret rządu Regionu Stołecznego Brukseli z dnia 25 stycznia 2018 r. w sprawie ustanowienia strefy niskiej emisji, w celu zapewnienia większej elastyczności dla opiekunów nieformalnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, uzupełnia się przepisami 29, 30 i 31, które otrzymują brzmienie:

„29. Miesięczne uprawnienie LEZ to odpłatne zezwolenie zapewniające określonemu pojazdowi silnikowemu możliwość wjazdu do strefy niskiej emisji, ważne przez okres jednego miesiąca od dnia zakupu uprawnienia do godziny 6:00 dnia następującego po ostatnim dniu okresu jednego miesiąca od daty początkowej;

30. Roczne uprawnienie LEZ to odpłatne zezwolenie zapewniające określonemu pojazdowi silnikowemu możliwość wjazdu do strefy niskiej emisji, które jest ważne tylko przez rok, począwszy od dnia zakupu uprawnienia do godziny 6:00 dnia następującego po ostatnim dniu okresu jednego roku od daty początkowej;

31. Centralna Baza Danych o Pojazdach: Centralna Baza Danych o Pojazdach, utworzona na mocy ustawy z dnia 19 maja 2010 r. o utworzeniu Centralnej Bazy Danych o Pojazdach”.

Artykuł 2.

W art. 5 § 1 pkt 3 tego dekretu dodaje się tekst w brzmieniu:

„Do strefy niskiej emisji mogą również wjeżdżać pojazdy spełniające europejski standard emisji spalin oznaczony równoważnymi cyframi łacińskimi lub arabskimi, zgodnie z harmonogramem mającym zastosowanie do ich równoważnej wielkości.”

Artykuł 3.

W art. 5 § 2 tego dekretu, zmienionego dekretami rządu Regionu Stołecznego Brukseli z dnia 30 czerwca 2022 r. i 14 marca 2024 r., wprowadza się następujące zmiany:

a) W przepisie zawartym w pkt 14 skreśla się słowa „, dopóki dany pojazd nie osiągnie okresu użytkowania wynoszącego 11 lat od daty pierwszej rejestracji”;

b) Art. 5 § 2 uzupełniają przepisy określone w pkt 19, 20, 21, 22, 23, 24 i 25, które mają następujące brzmienie:

„19. Pojazdy ratownicze, o których mowa w art. 1 § 1 pkt 77 dekretu królewskiego z dnia 15 marca 1968 r.; 20. Samochody pogrzebowe o kodzie SD, o których mowa w art. 1 § 1 pkt 9 dekretu królewskiego z dnia 15 marca 1968 r.; 21. Pojazdy, w przypadku których:

- ostatnia rejestracja miała miejsce ponad sześć miesięcy przed terminem granicznym, o którym mowa w § 1 pkt 3 niniejszego artykułu, któremu podlega ten pojazd;
- posiadacz tablicy rejestracyjnej jest beneficjentem podwyższonego świadczenia;
- posiadacz tablicy rejestracyjnej mieszka w Regionie Stołecznym Brukseli;
- posiadacz tablicy rejestracyjnej uzyskuje dochód z zatrudnienia;

o zwolnienie można ubiegać się wyłącznie w odniesieniu do jednego pojazdu na gospodarstwo domowe;

22. Pojazdy, w przypadku których:

- ostatnia rejestracja miała miejsce ponad sześć miesięcy przed terminem granicznym, o którym mowa w § 1 pkt 3 niniejszego artykułu, któremu podlega ten pojazd;
- posiadacz tablicy rejestracyjnej jest beneficjentem podwyższonego świadczenia;
- posiadacz tablicy rejestracyjnej mieszka w Regionie Stołecznym Brukseli;
- posiadacz tablicy rejestracyjnej należy do rodziny, w której co najmniej trzy osoby są zależne ekonomicznie.

O zwolnienie można ubiegać się wyłącznie w odniesieniu do jednego pojazdu na gospodarstwo domowe.

23. Pojazdy, w przypadku których posiadacz tablicy rejestracyjnej mieszka w Regionie Stołecznym Brukseli i które są objęte kartą zwolnienia dla świadczeniodawców opieki zdrowotnej świadczących pomoc medyczną w nagłych wypadkach, o której mowa w art. 18 akapit pierwszy 1 pkt 2 rozporządzenia z dnia 6 lipca 2022 r. w sprawie organizacji polityki parkingowej oraz ponownego określenia zadań i metod zarządzania Agencji Parkingowej Regionu Stołecznego Brukseli, w okresie ważności karty zwolnienia;

24. Pojazdy, w przypadku których posiadacz tablicy rejestracyjnej mieszka w Regionie Stołecznym Brukseli i które są objęte kartą zwolnienia dla świadczeniodawców domowej opieki medycznej, o której mowa w art. 66 dekretu rządu Regionu Stołecznego Brukseli z dnia 18 lipca 2013 r. w sprawie regulowanych stref parkowania i kart zwolnienia, w okresie ważności karty zwolnienia;

25. Pojazdy, w przypadku których posiadacz tablicy rejestracyjnej mieszka w Regionie Stołecznym Brukseli i w przypadku których obowiązuje „profesjonalna” karta zwolnienia, o której mowa w art. 84 § 1 pkt 2 dekretu rządu Regionu Stołecznego Brukseli z dnia 18 lipca 2013 r. w sprawie regulowanych stref parkowania i kart zwolnienia, w okresie ważności karty zwolnienia.
Artykuł 4. W tym dekrecie dodaje się art. 6/1 w brzmieniu: „Artykuł 6/1. § 1. Wszystkie pojazdy silnikowe, którym zakazano wjazdu zgodnie z art. 5 § 1 pkt 3 i które były ostatnio zarejestrowane w Centralnej Bazie Danych o Pojazdach na nazwisko obecnego posiadacza tablicy rejestracyjnej nie później niż sześć miesięcy przed wejściem w życie nowego ograniczenia wjazdu przewidzianego w art. 5 § 1 i maksymalnie pięć lat po tej dacie wejścia w życie, kwalifikują się do uzyskania miesięcznego uprawnienia LEZ. 1. § 2. Wniosek o miesięczne uprawnienie LEZ musi zawierać przynajmniej następujące informacje: 1. Numer rejestracyjny pojazdu, dla którego nabywane jest miesięczne uprawnienie LEZ; 2. Typ pojazdu, dla którego nabywane jest miesięczne uprawnienie LEZ; 3. Europejski standard emisji spalin pojazdu, dla którego nabywane jest miesięczne uprawnienie LEZ; 4. Marka pojazdu, dla którego nabywane jest miesięczne uprawnienie LEZ; 5. Kraj rejestracji pojazdu, dla którego nabywane jest miesięczne uprawnienie LEZ; 6. Data pierwszej rejestracji pojazdu, dla którego nabywane jest miesięczne uprawnienie LEZ; 2. 7. Data ostatniej rejestracji pojazdu, dla którego nabywane jest miesięczne uprawnienie LEZ; 8. Rodzaj paliwa napędzającego pojazd, dla którego nabywane jest miesięczne uprawnienie LEZ; 9. Tożsamość wnioskodawcy. § 3. Miesięczne uprawnienie LEZ jest ważne po uiszczeniu opłaty, o której mowa w § 4 niniejszego artykułu. Miesięczne uprawnienie LEZ należy zakupić przed wjazdem danego pojazdu do strefy niskiej emisji. Jeżeli kierowca nie może zakupić z wyprzedzeniem miesięcznego uprawnienia LEZ, może je zakupić najpóźniej w piątym dniu następującym po dniu, w którym dany pojazd wjechał do strefy niskiej emisji. Jeżeli pojazd zostaje zatrzymany przez zespół kontroli mobilnej, sprawa ta zostanie uregulowana na miejscu. Miesięczne uprawnienie LEZ uznaje się za opłacone w momencie, gdy wybrany dostawca usług płatniczych potwierdzi, że opłata określona w § 4 niniejszego artykułu została pobrana. § 4. Opłata wynosi 50 EUR w przypadku pojazdów silnikowych należących do kategorii L1, L2, L3, L4, L5, L6 i L7, 120 EUR w przypadku pojazdów należących do kategorii N2 i N3 oraz 80 EUR w przypadku wszystkich pozostałych pojazdów. Opłatę należy uiścić za pomocą elektronicznej metody płatności. Wysokość stawki opłaty jest dostosowywana w dniu 1 stycznia każdego roku zgodnie z wygładzonym wskaźnikiem zdrowia z listopada poprzedniego roku. Nie może ona zostać zmniejszona.”. § 5. Miesięczne uprawnienie LEZ można nabyć na termin przypadający nie później niż za miesiąc.
Artykuł 5. W tym dekrecie dodaje się art. 6/2 w brzmieniu: „Artykuł 6/2. § 1. Wszystkie pojazdy silnikowe, którym zakazano wjazdu zgodnie z art. 5 § 1 pkt 3 i które były ostatnio zarejestrowane w Centralnej Bazie Danych o Pojazdach na nazwisko obecnego posiadacza tablicy rejestracyjnej sześć miesięcy przed wejściem w życie nowego ograniczenia wjazdu przewidzianego w art. 5 § 1 i do pięciu lat po tej dacie wejścia w życie, kwalifikują się do uzyskania rocznego uprawnienia LEZ. 3. § 2. Wniosek o roczne uprawnienie LEZ musi zawierać przynajmniej następujące informacje: 1. Numer rejestracyjny pojazdu, dla którego nabywane jest roczne uprawnienie LEZ; 2. Typ pojazdu, dla którego nabywane jest roczne uprawnienie LEZ; 3. Europejski standard emisji spalin pojazdu, dla którego nabywane jest roczne uprawnienie LEZ; 4. Marka pojazdu, dla którego nabywane jest roczne uprawnienie LEZ; 5. Kraj rejestracji pojazdu, dla którego nabywane jest roczne uprawnienie LEZ; 6. Data pierwszej rejestracji pojazdu, dla którego nabywane jest roczne uprawnienie LEZ; 7. Data ostatniej rejestracji pojazdu, dla którego nabywane jest roczne uprawnienie LEZ; 8. Rodzaj paliwa napędzającego pojazd, dla którego nabywane jest roczne uprawnienie LEZ; 9. Tożsamość wnioskodawcy. § 3. Roczne uprawnienie LEZ jest ważne po uiszczeniu opłaty, o której mowa w § 4 niniejszego artykułu. Roczne uprawnienie LEZ należy zakupić przed wjazdem danego pojazdu do strefy niskiej emisji. Jeżeli kierowca nie może zakupić z wyprzedzeniem miesięcznego uprawnienia LEZ, może je zakupić najpóźniej w piątym dniu następującym po dniu, w którym dany pojazd wjechał do strefy niskiej emisji. Jeżeli pojazd zostaje zatrzymany przez zespół kontroli mobilnej, sprawa ta zostanie uregulowana na miejscu. Roczne uprawnienie LEZ uznaje się za opłacone w momencie, gdy wybrany dostawca usług płatniczych potwierdzi, że opłata określona w § 4 niniejszego artykułu została pobrana. § 4. Opłata wynosi 200 EUR w przypadku pojazdów silnikowych należących do kategorii L1, L2, L3, L4, L5, L6 i L7, 500 EUR w

przypadku pojazdów należących do kategorii N2 i N3 oraz 350 EUR w przypadku wszystkich pozostałych pojazdów.
W przypadku osób mieszkających w Regionie Stołecznym Brukseli, które są beneficjentami podwyższonego świadczenia i które nie są objęte zakresem stosowania artykułu 3 lit. b) pkt 21 i 22 niniejszego dekretu, ustanawia się subsydiowaną opłatę za zakup rocznego uprawnienia LEZ. W drodze odstępstwa od poprzedniego akapitu kwotę przedmiotowej opłaty subsydiowanej w odniesieniu do pojazdów należących do kategorii M1, M2, M3 i N1 ustala się na 200 EUR. Stosowanie opłaty subsydiowanej jest ograniczone do jednego pojazdu na rodzinę.

Opłatę należy uiścić za pomocą elektronicznej metody płatności.
Wysokość stawki opłaty jest dostosowywana w dniu 1 stycznia każdego roku zgodnie z wygładzonym wskaźnikiem zdrowia z listopada poprzedniego roku. Nie można ona zostać zmniejszona.
§ 5. Roczne uprawnienie LEZ można nabyć na termin przypadający nie później niż za miesiąc.”

Artykuł 6. W art. 7 akapit pierwszy tego dekretu skreśla się słowa „które są częścią dyrekcji ds. oceny”.

Artykuł 7.
W art. 8 tego dekretu wprowadza się następujące zmiany:

a) W akapicie dziesiątym liczbę „18” zastępuje się liczbą „25”;
b) Do artykułu dodaje się dwa nowe akapity w brzmieniu:
„W przypadku nieprzyznania zwolnienia zgodnie z postanowieniami akapitu dziesiątego wniosek o takie zwolnienie można złożyć do Urzędu Podatkowego w Brukseli zgodnie z procedurami określonymi w akapitach od drugiego do dziewiątego. Urząd Podatkowy w Brukseli może również automatycznie przyznawać zwolnienia, o których mowa w akapicie pierwszym, na wniosek na podstawie wyszukiwania w odpowiednich oficjalnych źródłach.”

Artykuł 8.
W tym dekrecie w nagłówku § 1 rozdziału 4 słowo „Aangeduiding” zastępuje się słowem „Aanduiding” w tekście niderlandzkim.

Artykuł 9.
W art. 10 akapit pierwszy tego dekretu skreśla się słowa „które są częścią dyrekcji ds. oceny”.

Artykuł 10.
Art. 15 tego dekretu uzupełnia się zdaniem w brzmieniu: „Dane osobowe gromadzone na podstawie art. 3.2.19 kodeksu są również zarządzane przez Brussel Mobiliteit.”.

Artykuł 11.
W art. 18 tego dekretu, zmienionego dekretami rządu Regionu Stołecznego Brukseli z dnia 27 września 2018 r. i dnia 30 czerwca 2022 r., wprowadza się następujące zmiany:

a) Akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:
b) „Dane osobowe będą przetwarzane wyłącznie przez pracowników Urzędu Podatkowego w Brukseli w granicach zadań powierzonych im na mocy niniejszego dekretu, zgodnie z celami określonymi w art. 3.2.17 § 1 akapit drugi kodeksu.”;
c) Akapit drugi otrzymuje brzmienie:
„Dane osobowe będą przetwarzane wyłącznie przez pracowników Brussel Mobiliteit do celów kontroli mobilnych zgodnie z celami określonymi w art. 3.2.17 § 1 akapit drugi kodeksu.” ;
d) Skreśla się akapit trzeci i czwarty.
e) Akapit ostatni otrzymuje brzmienie:
„Roczne sprawozdanie z oceny LEZ jest przesyłane do Komitetu Ekspertów ds. Klimatu, o którym mowa w art. 1.5.1 § 2 kodeksu. W roku poprzedzającym wejście w życie bardziej rygorystycznych wymogów Komitet Ekspertów ds. Klimatu przedstawia w swoim rocznym sprawozdaniu – w oparciu o te środki – zalecenia dotyczące opracowania i zasadności ograniczeń wjazdu do LEZ.”

Artykuł 12.
W art. 19 akapit drugi tego dekretu, zmienionego dekretem z dnia 30 czerwca 2022 r., słowo „verwitting” zastępuje się słowem „verwittiging” w tekście niderlandzkim.

Artykuł 13. W art. 20 tego dekretu słowo „admistratieve” zastępuje się słowem „administratieve” w tekście niderlandzkim.
Artykuł 14. Załącznik 2 do tego dekretu, zmieniony dekretem rządu Regionu Stołecznego Brukseli z dnia 22 września 2021 r. zmieniającym dekret rządu Regionu Stołecznego Brukseli z dnia 25 stycznia 2018 r. w sprawie ustanowienia strefy niskiej emisji oraz dekretem z dnia 30 czerwca 2022 r., zastępuje się załącznikiem 1 do tego dekretu.
Artykuł 15. W art. 1 pkt 3, art. 16 akapit pierwszy i drugi oraz art. 18 akapit piąty słowo „CIBG” zastępuje się we wszystkich przypadkach słowem „Paradigm”.
Artykuł 16. W tym dekrecie „Rozdział 6 – Wejście w życie” otrzymuje oznaczenie „Rozdział 7”. – Wejście w życie”.
Artykuł 17. W tym dekrecie „Rozdział 7 – Przepisy końcowe” otrzymuje oznaczenie „Rozdział 8 – Przepisy końcowe”.
Artykuł 18. Niniejszy dekret wchodzi w życie z dniem jego opublikowania w belgijskim Dzienniku Urzędowym, z wyjątkiem art. 3 lit. B) oraz art. 4 i 5, które wchodzą w życie w dniu XX XX 2027 r.
Artykuł 19. Wdrożenie niniejszego dekretu zostanie powierzone ministrowi odpowiedzialnemu za środowisko, ministrowi odpowiedzialnemu za finanse oraz ministrowi odpowiedzialnemu za mobilność, przy czym każdy z nich będzie działał w ramach swoich kompetencji.

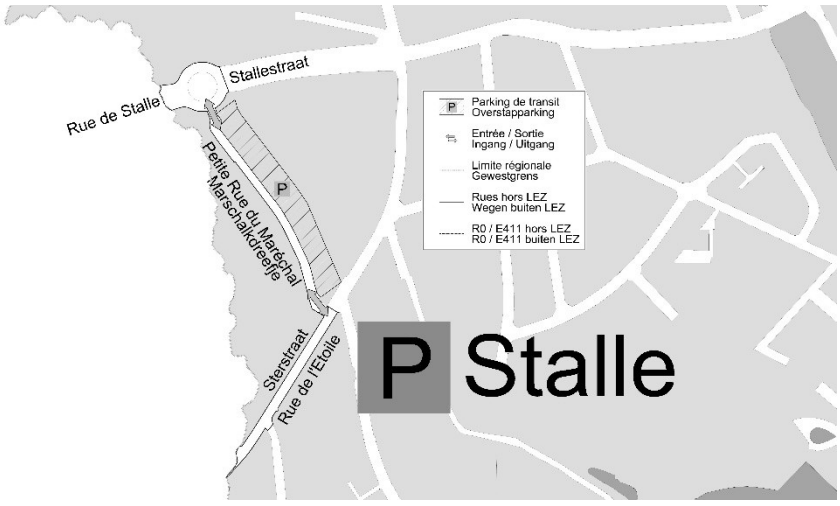
[podpisy ministrów]

ZAŁĄCZNIK I do projektu dekretu rządu Regionu Stołecznego Brukseli z dnia XX/XX/XXX r. zmieniającego dekret rządu Regionu Stołecznego Brukseli z dnia 25 stycznia 2018 r. w sprawie ustanowienia strefy niskiej emisji w celu wprowadzenia płatnego dostępu miesięcznego i rocznego

Załącznik 2:
Drogi dojazdowe do parkingów typu park and ride, szpitali i obwodnicy, które nie są częścią strefy niskiej emisji

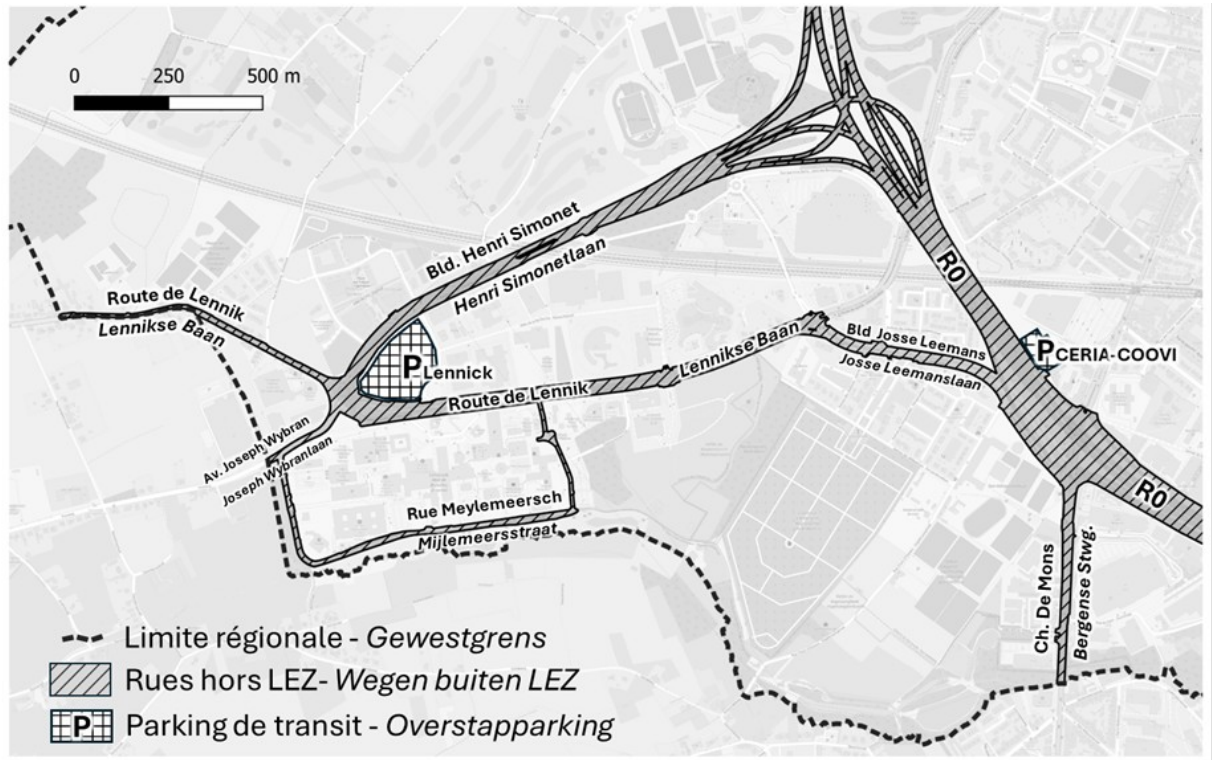
1. **Drogi dojazdowe do parkingu typu park and ride w Stalle**

- Stallestraat: między granicą regionu a wjazdami i wyjazdami parkingu;
- Maarschalkdreefje;
- Sterstraat: między granicą regionu a wjazdami i wyjazdami parkingu.



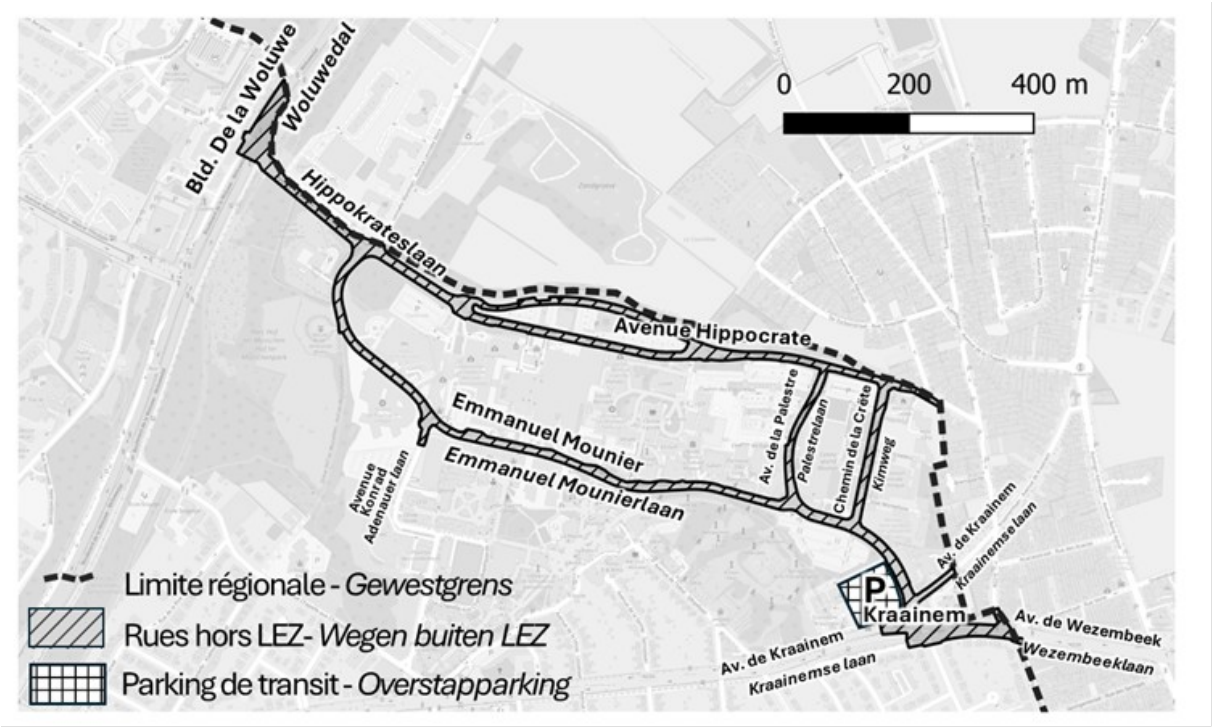
2. **Drogi dojazdowe do parkingów typu park and ride w Coovi i Lennik, do Szpitala Uniwersyteckiego w Brukseli oraz do obwodnicy w Anderlechcie**

- Bergensesteenweg: między granicą regionu a wjazdami i wyjazdami obwodnicy (R0);
- Josse Leemanslaan;
- Henri Simonetlaan;
- rondo im. Henriego Simoneta;
- Joseph Wybranlaan: między granicą regionu a rondem im. Henriego Simoneta;
- Mijlenmeersstraat;
- Lennikse Baan: między granicą regionu a skrzyżowaniem z Josse Leemanslaan.



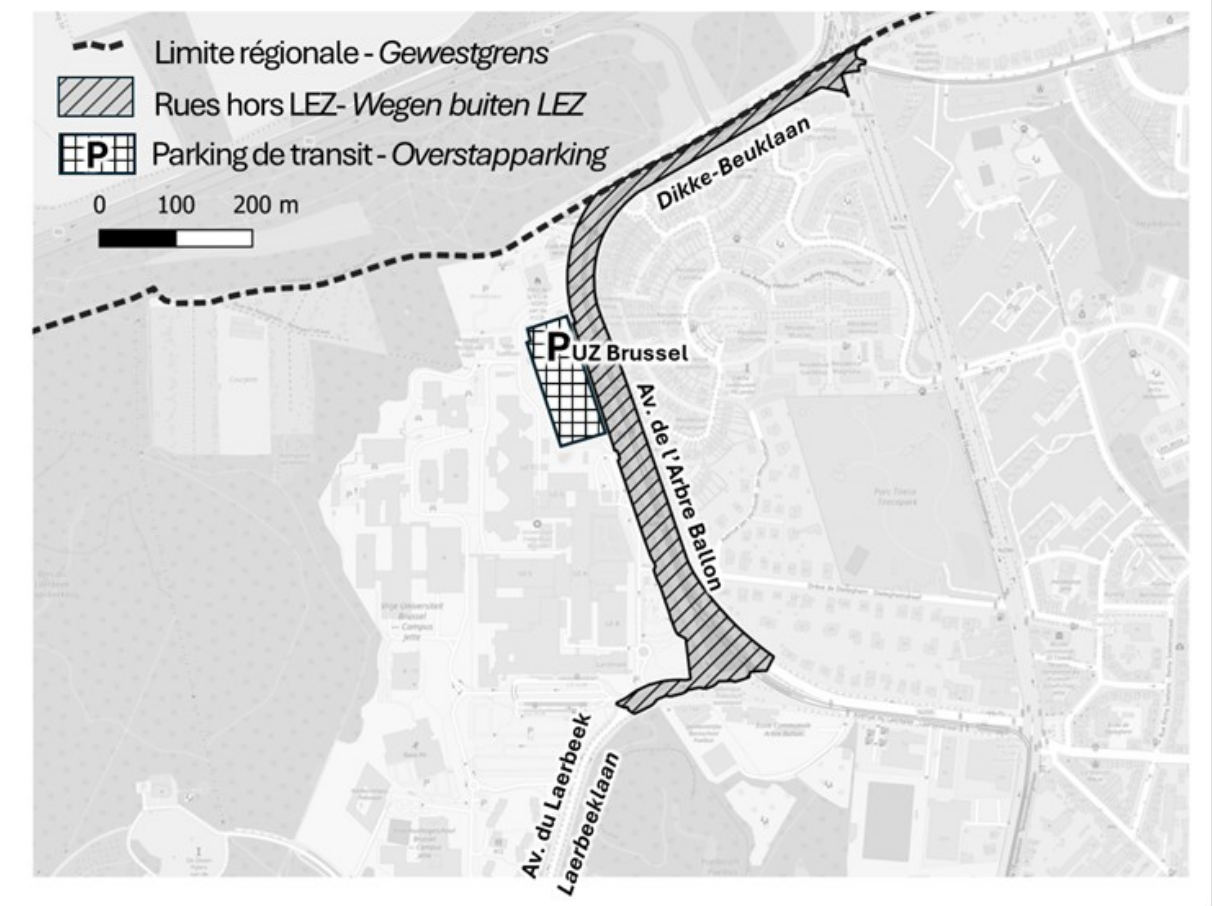
3. Drogi dojazdowe do parkingu typu park and ride w Kraainem oraz do Cliniques Universitaires Saint-Luc

- Wezembeeklaan: między granicą regionu a wjazdami i wyjazdami parkingu;
- Emmanuel Mounierlaan;
- Kraainemlaan: między Emmanuel Mounierlaan a granicą regionu;
- Woluwedal: między granicą regionu a Hippokrateslaan;
- Hippokrateslaan;
- Palestrelaan.



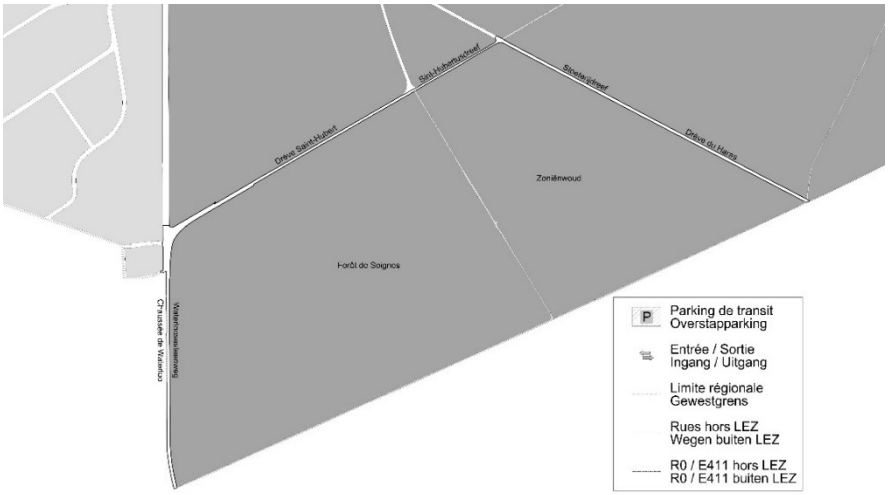
4. Drogi dojazdowe do parkingu typu park and ride przy Szpitalu Uniwersyteckim w Brukseli oraz do terenu szpitala

- Dikke-Beuklaan: od skrzyżowania z Tentoonstellingslaan do Laarbeeklaan, łącznie z rondem; i wraz z
- Laarbeeklaan: od ronda do wjazdu na parkingi P2 i P3 przy Szpitalu Uniwersyteckim w Brukseli



5. Drogi dojazdowe do obwodnicy w Uccle

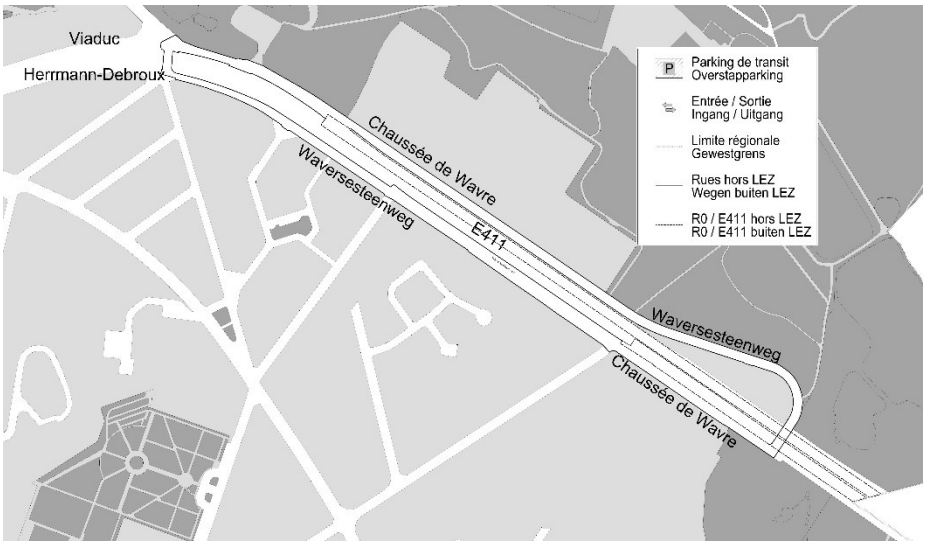
- Waterloosesteenweg: między granicą regionu a Sint-Hubertusdreef;
- Sint-Hubertusdreef;
- Harasdreef: między Sint-Hubertusdreef a granicą regionu.



6. Drogi dojazdowe do obwodnicy w Oudergem (E411)

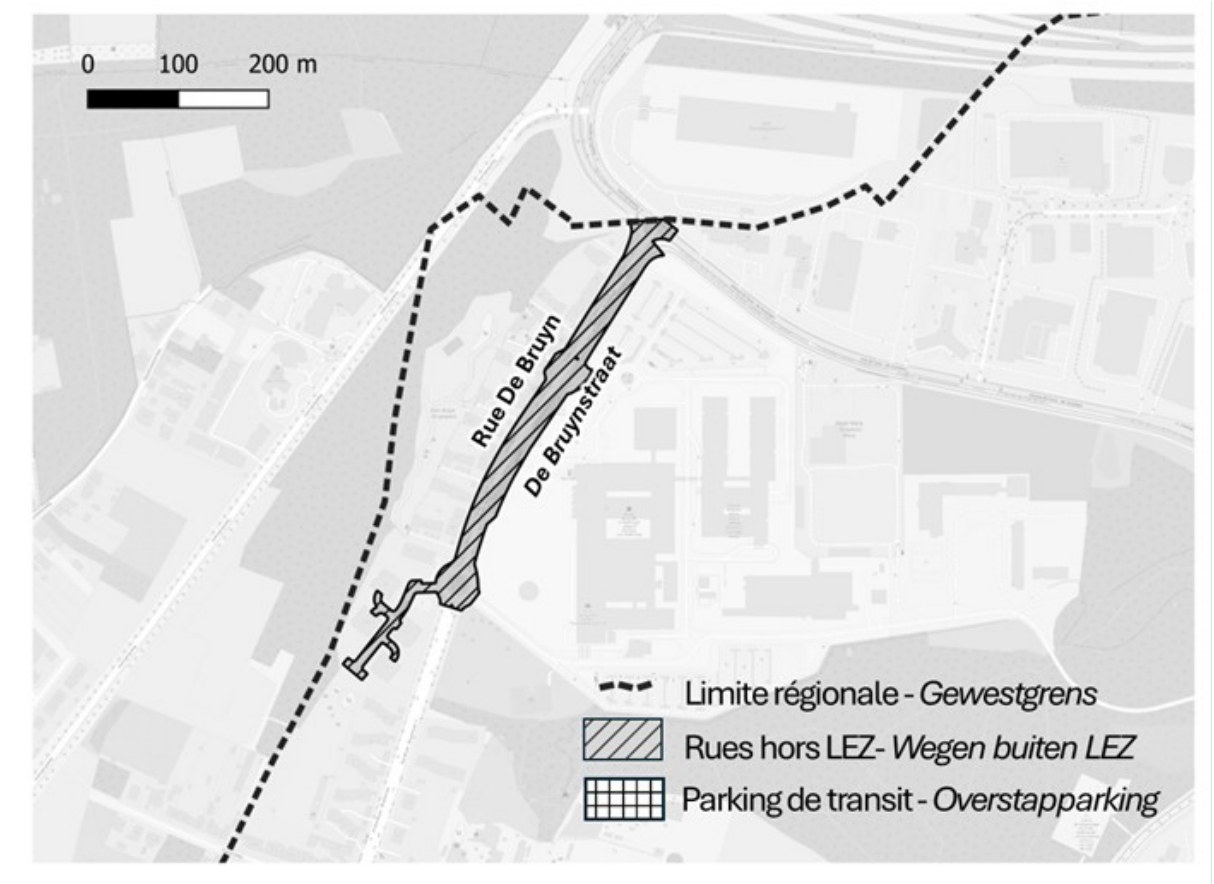
- E411 w kierunku centrum aż do wiaduktu Herrmann-Debroux;
- E411 w kierunku Namur: między skrzyżowaniem ADEPS a granicą regionu

- Waversesteenweg: między granicą regionu a Herrmann-Debrouxlaan



7. Drogi dojazdowe do Szpitala Wojskowego im. Królowej Astrid

- Od granicy regionu na Tyraslaan do pierwszego ronda przy Bruynstraat.



8. Drogi dojazdowe do parkingu P+R przy Heizel

- Houba de Strooperlaan: od granicy regionu do skrzyżowania z Keizerin Charlottelaan;
- Keizerin Charlottelaan: od Houba de Strooperlaan do wjazdu na parking P+R przy Heizel;

- Romeinse Helling;
- Gallische Helling.

Do załączenia do dekretu z dnia xx/xx/2026 r. zmieniającego dekret rządu Regionu Stołecznego Brukseli z dnia 25 stycznia 2018 r. w sprawie ustanowienia strefy niskiej emisji:

[podpisy ministrów]