|  |
| --- |
| REGIUNEA BRUXELLES-CAPITALĂ |

**30 IUNIE 2022. - Decret al Guvernului Regiunii Bruxelles-Capitală de modificare a Decretului Guvernului Regiunii Bruxelles-Capitală din 25 ianuarie 2018 privind crearea unei zone cu emisii scăzute pentru a introduce criteriile pentru perioada 2025-2036**

Guvernul Regiunii Bruxelles-Capitală,  
având în vedere Legea specială din 8 august 1980 privind reformele instituționale, articolul 87, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Legea specială din 6 ianuarie 2014,  
având în vedere Legea specială din 12 ianuarie 1989 privind instituțiile din Bruxelles, articolul 40 alineatul (1),  
având în vedere Codul Bruxellesului privind aerul, clima și gestionarea energiei, articolul 1.5.1, înlocuit de Ordonanța din 17 iunie 2021, articolul 3.2.16, înlocuit de Ordonanța din 7 decembrie 2017, și articolele 3.2.17, 3.2.19 și 3.4.1/1, introduse prin Ordonanța din 7 decembrie 2017,  
având în vedere Decretul guvernului Regiunii Bruxelles-Capitală din 25 ianuarie 2018 privind crearea unei zone cu emisii scăzute,  
având în vedere avizul Inspectoratului financiar emis la 27 mai 2021,  
având în vedere acordul ministrului bugetului, emis la 25 mai 2021,  
având în vedere testul egalității de șanse menționat la articolul 2 alineatul (1) din Ordonanța din 4 octombrie 2018 de introducere a testului egalității de șanse, efectuat la 25 mai 2021;  
având în vedere avizul Comisiei regionale a mobilității din regiunea Bruxelles-Capitală, emis la 6.9.2021,  
având în vedere avizul Consiliului pentru Mediu al Regiunii Bruxelles-Capitală, emis la 15 septembrie 2021;  
având în vedere avizul Consiliului Economic și Social al Regiunii Bruxelles-Capitală, emis la 16 septembrie 2021  
având în vedere avizul Autorității pentru protecția datelor, emis la 22 aprilie 2022,  
având în vedere notificarea adresată Comisiei Europene din 17 august 2021 în temeiul articolului 5 alineatul (1) din Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și a Consiliului din 9 septembrie 2015 referitoare la procedura de furnizare de informații în domeniul reglementărilor tehnice și al normelor privind serviciile societății informaționale,  
având în vedere avizul 71.129/1 al Consiliului de Stat emis la 28 martie 2022 în temeiul articolului 84 alineatul (1) punctul 1 subpunctul 2 din legile privind Consiliul de Stat, coordonate la 12 ianuarie 1973,  
luând în considerare a impactul transporturilor asupra emisiilor de poluanți atmosferici și de gaze cu efect de seră,  
având în vedere Directiva 2016/2284 din 14 decembrie 2016 privind reducerea emisiilor naționale de anumiți poluanți atmosferici,  
având în vedere decizia Consiliului European din 10 decembrie 2020 de a spori obiectivul său de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru 2030,  
având în vedere articolul 1.2.2 și articolul 1.2.5 din Codul Bruxellesului privind aerul, clima și gestionarea energiei, astfel cum a fost introdus prin Ordonanța privind clima din 17 iunie 2021,  
având în vedere partea Bruxelles-ului din Planul național privind clima și energia pentru 2030 adoptat de guvernul Regiunii Bruxelles-Capitală la 24 octombrie 2019,  
având în vedere Planul regional de mobilitate, măsura D.5, adoptat de guvernul Regiunii Bruxelles-Capitală la 25 martie 2020,  
având în vedere decizia din 31 mai 2018 a Guvernului Regiunii Bruxelles-Capitală privind interzicerea vehiculelor diesel până în 2030, interzicerea vehiculelor pe benzină într-o etapă ulterioară, dezvoltarea pe termen scurt și mediu a tehnologiilor alternative și, în special, a celor deja disponibile, cum ar fi vehiculele electrice, hibride și pe bază de gaz natural (GNC/GNL), care au condus la o consultare și la realizarea de studii de impact,  
la propunerea ministrului mediului,  
În urma deliberărilor,  
Hotărăște:  
Articolul 1. Articolul 1 din Decretul Guvernului Regiunii Bruxelles-Capitală din 25 ianuarie 2018 privind crearea unei zone cu emisii scăzute, astfel cum a fost modificat prin Secretele guvernului Regiunii Bruxelles-Capitală din 27 septembrie 2018 și 17 decembrie 2020, se înlocuiește cu următorul text:  
„ Articolul 1. În sensul dispozițiilor prezentului decret, se aplică următoarele definiții:  
1. «cod» înseamnă Ordonanța din 2 mai 2013 privind Codul de la Bruxelles al gestionării aerului, climei și energiei;  
2. «Autoritatea fiscală din Bruxelles» înseamnă Serviciul public regional de impozitare din Bruxelles, administrația fiscală a Regiunii Bruxelles-Capitală;  
3. «CIRB» înseamnă Centrul de tehnologia informației pentru Regiunea Bruxelles;  
4. «autovehicule din categoria M1» înseamnă autovehiculele din categoria M1, menționate la articolul 1 alineatul (1) punctul 1 din Decretul regal din 15 martie 1968;  
5. «autovehicule din categoriile M2 și M3 din clasa I, clasa II, clasa III, clasa A, clasa B» înseamnă autovehiculele care se încadrează în aceste categorii menționate la articolul 1 alineatul (1) punctul 1 din Decretul regal din 15 martie 1968;  
6. «autovehicule din categoria N1-I» înseamnă autovehiculele din categoria N1, menționate la articolul 1 alineatul (1) punctul 2 din Decretul regal din 15 martie 1968 și a căror masă de referință este mai mică sau egală cu 1 305 kg, corespunzătoare claselor de greutate N1-I;  
7. «autovehicule din categoria N1-II» înseamnă autovehiculele din categoria N1, menționate la articolul 1 alineatul (1) punctul 2 din Decretul regal din 15 martie 1968 și a căror masă de referință este mai mare de 1 305 kg sau mai mică sau egală cu 1 760 kg, corespunzătoare claselor de greutate N1-II;  
8. «autovehicule din categoria N1-III» înseamnă autovehiculele din categoria N1, menționate la articolul 1 alineatul (1) punctul 2 din Decretul regal din 15 martie 1968 și a căror masă de referință este mai mare de 1 760 kg, corespunzătoare claselor de greutate N1-III;  
9. «masa de referință» înseamnă masa de referință, astfel cum este stabilită la articolul 3 punctul 3 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor; aceasta este masa vehiculului în stare de funcționare minus masa uniformă a conducătorului auto de 75 kg plus o masă uniformă de 100 kg;  
10. «autovehicule din categoriile N2 și N3» înseamnă autovehiculele din categoriile N2 și N3, menționate la articolul 1 alineatul (1) punctul 2 din Decretul regal din 15 martie 1968;  
11. «autovehicule din categoria L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7» înseamnă autovehiculele din categoriile L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7, menționate în Decretul regal din 10 octombrie 1974 de stabilire a reglementărilor generale privind condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească mopedurile și motocicletele și remorcile acestora;  
12. «standardul Euro I, II, III, IV, V, EEV, VI, VId sau VIe» înseamnă standardul aplicabil vehiculelor din categoria M3 care respectă standardele de emisie menționate în Directivele europene 88/77/CEE și 2005/55/CE și în Regulamentul (CE) nr. 595/2009;  
13. «standardul Euro 1, 2, 3, 4, 5, 6, 6d-TEMP sau 6d» înseamnă standardul aplicabil autoturismelor și vehiculelor utilitare ușoare care respectă standardele relevante privind emisiile menționate în Directiva 70/220/CEE a Consiliului, în Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și în Regulamentul 136/2014 al Comisiei;  
14. «gaz natural» înseamnă gaz natural lichefiat sau comprimat;  
15. «Decretul regal din 15 martie 1968» înseamnă Decretul regal din 15 martie 1968 de stabilire a reglementărilor generale privind condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească autovehiculele și remorcile acestora, componentele acestora și accesoriile de siguranță;  
16. «inel de ocolire» înseamnă drum public clasificat în categoria autostrăzilor și denumit «inelul de ocolire al Bruxelles-ului» (drumul ocolitor al Bruxelles-ului) prin Decretul regal din 15 mai 1981 care supune «inelul de ocolire al Bruxelles-ului» regimului instituit prin Legea din 12 iulie 1956 privind stabilirea statutului autostrăzilor;  
17. «contribuție majorată» înseamnă contribuția majorată prevăzută la articolul 37 alineatul (19) din Legea privind asigurările și prestațiile obligatorii de sănătate, coordonată la 14 iulie 1994;  
18. «permis LEZ de o zi» înseamnă o autorizație plătită care permite accesul unui autovehicul în zona cu emisii scăzute și care este valabilă numai în ziua calendaristică pentru care a fost achiziționat permisul de o zi, până la ora 6.00 în ziua următoare;  
19. «cameră ANPR» înseamnă o cameră care recunoaște automat plăcuțele de înmatriculare ale vehiculelor (ANPR = recunoașterea automată a plăcuței de înmatriculare);  
20. «vehicul electric» înseamnă un vehicul acționat numai de un motor electric;  
21. «vehicul acționat cu hidrogen» înseamnă un vehicul care utilizează hidrogenul ca sursă unică de energie;  
22. «Brussels Mobility» înseamnă Administrația serviciului public regional din Bruxelles responsabil cu echipamentele, infrastructura și călătoriile;  
23. «Brussels Prevention and Security» înseamnă «Brussels Prevention and Security», astfel cum a fost creată prin Ordonanța din 28 mai 2015 de înființare a unui organism de interes public care să centralizeze gestionarea politicii de prevenire și securitate în regiunea Bruxelles-Capitală;  
24. «vehicul reîncărcabil hibrid» înseamnă un vehicul care combină un grup motopropulsor dual, o combustie internă și o baterie electrică și a cărui baterie de tracțiune este proiectată pentru a fi încărcată prin conectarea la o sursă externă de energie;  
25. «tehnologie de geoapărare» înseamnă o tehnologie de geolocalizare care asigură faptul că vehiculul hibrid reîncărcabil utilizează numai energie electrică în zona cu emisii scăzute;  
26. «vehicule agricole» înseamnă autovehiculele care se încadrează în categoriile T și C, prevăzute la articolul 1 alineatele (1), (5) și (6) din Decretul regal din 15 martie 1968.».  
Articolul 2.  
Articolul 3 din același decret se înlocuiește cu următorul text:  
„Articolul 3. În sensul prezentului decret, vehiculele hibride sunt tratate ca și alte autovehicule.”.  
Articolul 3. Articolul 5 din același decret, astfel cum a fost modificat prin Decretele guvernului Regiunii Bruxelles-Capitală din 20 mai 2020 și 17 decembrie 2020, se înlocuiește cu următorul text:  
„ Articolul 5. (1) Fără a aduce atingere alineatului (2), ținând seama de emisiile de poluanți atmosferici provenite de la vehiculul în cauză, accesul la zona cu emisii scăzute este permis numai pentru:  
1. vehiculele al căror motor nu emite niciun poluant atmosferic, cum ar fi vehiculele electrice și vehiculele alimentate cu hidrogen;  
2. autovehiculele din categoriile M1, M2 și M3 din clasa I, clasa II, clasa III, clasa A, clasa B, N1-I, N1-II și N1-III care îndeplinesc următoarele condiții:  
(a) de la 1ianuarie 2018 până la 31 decembrie 2018:  
1. al căror motor diesel îndeplinește cel puțin standardul Euro II sau 2;  
2. cu un motor pe benzină sau pe gaz natural;  
(b) de la 1 ianuarie 2019 până la 31 decembrie 2019:  
1. al căror motor diesel îndeplinește cel puțin standardul Euro III sau 3;  
2. al căror motor pe benzină sau pe gaz natural îndeplinește cel puțin standardul Euro II sau 2;  
(c) de la 1 ianuarie 2020 până la 31 decembrie 2021:  
1. al căror motor diesel îndeplinește cel puțin standardul Euro IV sau 4;  
2. al căror motor pe benzină sau pe gaz natural îndeplinește cel puțin standardul Euro II sau 2;  
(d) de la 1 ianuarie 2022 până la 31 decembrie 2024:  
1. al căror motor diesel îndeplinește cel puțin standardul Euro V sau 5, 5a sau 5b;  
2. al căror motor pe benzină sau pe gaz natural îndeplinește cel puțin standardul Euro II sau 2;  
3. de la 1 ianuarie 2025, în funcție de categoria, combustibilul și standardul Euro indicate în tabelul următor, conform calendarului stabilit în același tabel:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Categoria de vehicule | Combustibil | 2025 | 2028 | 2030 | 2035 | 2036 |
| M1 | Motorină | Minimum Euro 6 | Minimum Euro 6d | Interdicție | Interdicție | Interdicție |
|  | Benzină, GPL, GNC | Minimum Euro 3 | Minimum Euro 4 | Minimum Euro 6d | Interdicție | Interdicție |
| N1-I | Motorină | Minimum Euro 6 | Minimum Euro 6d | Interdicție | Interdicție | Interdicție |
|  | Benzină, GPL, GNC | Minimum Euro 3 | Minimum Euro 4 | Minimum Euro 6d | Interdicție | Interdicție |
| N1-II; N1-III; M2 | Motorină | Minimum Euro 6 | Minimum Euro 6d-TEMP | Minimum Euro 6d | Interdicție | Interdicție |
|  | Benzină, GPL, GNC | Minimum Euro 3 | Minimum Euro 4 | Minimum Euro 6d | Interdicție | Interdicție |
| M3 din clasele I, II și A | Motorină | Minimum Euro VI | Minimum Euro VI | Minimum Euro VI | Minimum Euro VId | Interdicție |
|  | Benzină, GPL, GNC | Minimum Euro III | Minimum Euro IV | Minimum Euro VI | Minimum Euro VId | Interdicție |
| M3 din clasele III și B | Motorină | Minimum Euro VI | Minimum Euro VI | Minimum Euro VI | Minimum Euro VId | Minimum Euro VIe |
|  | Benzină, GPL, GNC | Minimum Euro III | Minimum Euro IV | Minimum Euro VI | Minimum Euro VId | Minimum Euro VIe |
| N2; N3 | Motorină | Minimum Euro VI | Minimum Euro VI | Minimum Euro VId | Minimum Euro VIe\* | Minimum Euro VIe\* |
|  | Benzină, GPL, GNC | Minimum Euro III | Minimum Euro IV | Minimum Euro VId | Minimum Euro VIe\* | Minimum Euro VIe\* |
| L1, L2 | Motorină | Interdicție | Interdicție | Interdicție | Interdicție | Interdicție |
|  | Benzină, GPL, GNC | Minimum Euro 5 | Interdicție | Interdicție | Interdicție | Interdicție |
| L3, L4, L5, L6, L7 | Motorină | Interdicție | Interdicție | Interdicție | Interdicție | Interdicție |
|  | Benzină, GPL, GNC | Minimum Euro 3\*\* | Minimum Euro 4 | Minimum Euro 5 | Interdicție | Interdicție \*numai pentru N2 cu o masă de referință > 2,610 kg și N3 \*\* numai pentru L3, L4, L5 |

(2) Ținând seama de natura, tipul sau utilizarea autovehiculului în cauză și de criteriile socioeconomice, accesul la zona cu emisii scăzute poate fi autorizat prin derogare pentru:  
1. vehiculele cu destinație specială în sensul Decretului regal din 15 martie 1968, care corespund definiției unei autocaravane;  
2. vehiculele special adaptate pentru transportul persoanelor cu handicap sau pentru conducerea de către o persoană cu handicap, pentru care autoritatea publică competentă a emis o omologare de adaptare a unui vehicul sau o dovadă echivalentă a adaptării vehiculului în cazul absenței unei astfel de omologări și pentru care titularul plăcuței de înmatriculare sau o persoană, domiciliată la adresa titularului plăcuței de înmatriculare, deține cardul special menționat la articolul 27.4.3 din Codul rutier sau un document similar menționat la articolul 27.4.1 din Codul rutier;  
3. vehiculele al căror titular al plăcuței de înmatriculare sau o persoană, domiciliată la adresa titularului plăcuței de înmatriculare, are dreptul la o contribuție majorată și este titularul cardului special menționat la articolul 27.4.3 din Codul rutier. Derogarea poate fi solicitată numai pentru un vehicul per card special;  
4. vehiculele echipate cu un sistem integrat în sau pe vehicul și care este destinat îmbarcării unei persoane într-un scaun cu rotile și care nu sunt menționate la punctul 2. Această derogare nu se acordă vehiculelor din categoriile M2 și M3, clasa A, codul caroseriei CV, clasa I, codul caroseriei CE, CF, CG în CH și clasa II, codul caroseriei CM, NC, CO în CP, astfel cum se menționează la articolul 1 alineatul (1) din Decretul regal din 15 martie 1968;  
5. vehiculele care au fost în circulație de mai mult de 30 de ani, care nu sunt înmatriculate în Belgia;  
6. vehiculele înmatriculate în Belgia pe baza uneia dintre plăcuțele de înmatriculare prevăzute la articolul 4 alineatul (3) din Decretul ministerial din 23 iulie 2001 privind înmatricularea vehiculelor care au fost în circulație de mai mult de 30 de ani;  
7. vehiculele care au fost puse în circulație de mai mult de 30 de ani și care sunt utilizate în scopuri turistice de agrement sau în alte scopuri comerciale pentru care vehiculul vechi face parte din conceptul de afaceri;  
8. vehiculele utilizate în situații de urgență sau operațiuni de salvare la cererea pompierilor, poliției, armatei, protecției civile sau autorităților rutiere;  
9. vehiculele echipate special pentru întreținerea și controlul infrastructurii și instalațiilor de interes general;  
10. vehiculele special adaptate pentru piețe, târguri, parade și magazine mobile, precum și pentru producția de filme;  
11. operațiunile excepționale de transport care dispun de o autorizație de transport excepțională valabilă din partea autorității competente;  
12. macaralele mobile menționate la articolul 1 alineatul (1) punctul 9 din Decretul regal din 15 martie 1968;  
13. vehiculele cu o motorizare plug-in hibridă din categoriile M2 și M3 din clasele I, II și A echipate cu tehnologie de georeperaj;  
14. autovehiculele din categoria M1 care cuprind, pe lângă scaunul conducătorului auto, 8 locuri, precum și autovehiculele din categoriile M2, M3 și N1-I, N1-II și N1-III care sunt utilizate exclusiv pentru transportul școlar sau pentru transportul public al persoanelor cu handicap, cu echipamentele sau mărfurile acestora, dacă este cazul, și care sunt înmatriculate pentru prima dată înainte de 31 decembrie 2025, până când vehiculul în cauză atinge vârsta de 11 ani de la data primei înmatriculări;  
15. vehiculele prioritare prevăzute la articolul 37 din Codul rutier;  
16. vehiculele militare;  
17. vehiculele agricole;  
18. până la 31 decembrie 2024, autovehiculele, altele decât cele din categoriile M1, M2 și M3 din clasa I, clasa II, clasa III, clasa A, clasa B, N1-I, N1-II și N1-III, precum și autovehiculele din categoria N1 cu codul de caroserie BC prevăzut la articolul 1 alineatul (2) din Decretul regal din 15 martie 1968.  
(3) Derogările menționate la alineatul (2) se acordă prin autoritatea fiscală din Bruxelles în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 8.  
(4) Fără a aduce atingere derogării menționate la alineatul (5), în cazul în care standardul Euro al unui vehicul nu este cunoscut în conformitate cu următorul paragraf, acesta se stabilește pe baza datei primei înmatriculări a vehiculului în conformitate cu anexa 1.  
Standardul de emisii pentru un vehicul național nu este cunoscut în cazul în care aceste date nu sunt incluse în baza de date a serviciului public responsabil cu înmatricularea vehiculelor. Standardul de emisii pentru un vehicul străin nu este cunoscut în cazul în care aceste date nu sunt incluse în certificatul de înmatriculare.  
(5) În cazul în care, pe baza certificatului de conformitate CEE sau a unui alt document acceptat de un organism public, se poate deduce un alt standard de emisii, o altă categorie sau un alt tip de combustibil decât cel conținut în baza de date DIV și/sau LEZ, titularul vehiculului poate modifica standardul de emisii, categoria de combustibil sau tipul de combustibil în baza de date LEZ utilizând aceste documente prin depunerea unei cereri de derogare la autoritatea fiscală din Bruxelles, astfel cum este definită la articolul 8 alineatele (1)-(9).  
(6) Dacă, în cazul unei abateri sau al unei eludări a traficului impuse de poliție sau de administratorul drumului, traficul de tranzit din afara zonei cu emisii scăzute este deviat în mod obligatoriu prin zona cu emisii scăzute și această situație are ca rezultat un vehicul care nu îndeplinește criteriile de acces care circulă în zona cu emisii scăzute, nu se vor aplica amenzi administrative pentru vehiculul respectiv.”.  
Articolul 4. Se aduc următoarele modificări articolului 6 din același decret:  
1. la alineatul (2) punctul 1, teza „Permisul LEZ de o zi poate fi achiziționat și utilizat de plăcuța de înmatriculare în cauză de maximum 8 ori într-un an calendaristic” se completează cu cuvintele „și nu mai mult de 24 de ori pe an începând cu 15 iulie 2022”;  
2. la alineatul (4), teza „Taxa este stabilită la 35 EUR.” se înlocuiește cu teza „Taxa este stabilită la 20 EUR pentru autovehiculele din categoriile L1, L2, L3, L4, L5, L6 și L7; 50 EUR pentru autovehiculele din categoriile N2 și N3 și 35 EUR pentru toate celelalte vehicule în cauză.”.  
Articolul 5. La articolul 8 din același decret, astfel cum a fost modificat prin Decretele Guvernului Regiunii Bruxelles-Capitală din 20 mai 2020 și 17 decembrie 2020, se aduc următoarele modificări:  
1. la alineatul (1), cuvintele „menționate la articolul 5 alineatul (3)” se înlocuiesc cu cuvintele „în ceea ce privește un vehicul menționat la articolul 5 alineatul (2) punctele 1 (în cazul în care vehiculul nu este înmatriculat în Belgia), 2, 3, 4 și 7-14;  
2. între punctele 9 și 10 se introduce un punct cu următoarea formulare:  
„ Autoritatea fiscală din Bruxelles acordă derogările privind vehiculele menționate la articolul 5 alineatul (2) punctele 1 (în cazul în care vehiculul nu este înmatriculat în Belgia), 5, 6, și 15-18 pe baza informațiilor menționate la articolul 17 punctele 1 și 5. Autoritatea fiscală din Bruxelles publică derogările pe site-ul său web.”.  
Articolul 6. La articolul 10 din decret se adaugă un al doilea paragraf, cu următoarea formulare:  
„Pentru testele mobile, membrii personalului contractual sau statutar menționați la articolul 3.2.20 din cod sunt membri ai personalului mobilității din Bruxelles care au depus jurământ în conformitate cu articolul 3.2.19 din cod.”   
Articolul 7. La articolul 11 din același decret, astfel cum a fost modificat prin Decretul din 22 septembrie 2021, cuvintele „Autoritatea fiscală din Bruxelles” se completează de fiecare dată cu cuvintele „Brussels Mobility”  
Articolul 8. La articolul 12 din același decret, astfel cum a fost modificat prin Decretul regal din 22 septembrie 2021, se aduc următoarele modificări:  
1. la primul alineat, cuvintele „sau Brussels Mobility” se introduc între cuvintele „Autoritatea fiscală din Bruxelles” și cuvintele „se transmite către”.  
2. alineatul (2) punctul 1 se completează cu cuvintele „sau Serviciul public regional din Bruxelles”:  
3. la alineatele (4)-(7), cuvintele „Autoritatea fiscală din Bruxelles” se completează de fiecare dată cu cuvintele „sau Brussels Mobility”.  
Articolul 9. Se aduc următoarele modificări articolului 18 din același decret:  
1. alineatul (2) se completează cu cuvintele „și pentru trimiterea de avertismente în perioadele de tranziție prevăzute la articolul 20”;  
2. se adaugă un nou alineat, cu următoarea formulare:  
„ Raportul anual de evaluare al LEZ se transmite Comitetului de experți în domeniul climei instituit în temeiul articolului 1.5.1. alineatul (2) din Cod. La cererea guvernului, Comitetul de experți în domeniul climei elaborează recomandări privind evoluția și caracterul adecvat al criteriilor de acces la LEZ.”.  
Articolul 10. La articolul 19 alineatul (2) din același decret, cuvintele „sau avertismentul în cazul unei perioade de tranziții în temeiul articolului 20 din decretul menționat” se introduc între cuvintele „pentru care amenda” și „a fost aplicată”.  
Articolul 11. La articolul 20 din același decret, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:  
„ Pentru vehiculele care sunt recent excluse din zona cu emisii scăzute în temeiul reglementărilor consolidate referitoare la intrarea în vigoare a fazelor zonei cu emisii scăzute pentru anii 2019, 2020 și 2022, perioada de tranziție menționată la articolul 3.4.1/1 alineatul (3) din Cod este de trei luni.  
Pentru vehiculele care sunt recent excluse din zona cu emisii scăzute în temeiul reglementărilor consolidate referitoare la intrarea în vigoare a fazei zonei cu emisii scăzute pentru anul 2025 și anii următori, perioada de tranziție menționată la articolul 3.4.1/1 alineatul (3) din Cod se încheie, pentru fiecare vehicul în cauză, în ziua în care a fost constatată o primă infracțiune pentru vehiculul în cauză.”.  
Articolul 12. Anexa 1 la același decret se înlocuiește cu anexa 1 la prezentul decret.  
Articolul 13. Anexa 2 la același decret se înlocuiește cu anexa 2 la prezentul decret.  
Articolul 14. Prezentul decret intră în vigoare la data publicării sale în Moniteur belge, cu excepția articolului 13, care produce efectele sale de la 1 aprilie 2021.  
Articolul 15. Ministrul responsabil cu mediul, ministrul responsabil cu finanțele și ministrul responsabil cu mobilitatea în exercitarea atribuțiilor sale sunt responsabili, fiecare în sfera sa de competențe, pentru punerea în aplicare a prezentului ordin.  
Bruxelles, 30 iunie 2022  
Ministrul-președinte al Guvernului Regiunii Bruxelles-Capitală0  
R. VERVOORT  
Ministrul Mobilității, Lucrărilor Publice și Siguranței Rutiere  
E. VAN DEN BRANDT  
Ministrul Schimbărilor Climatice, Mediului, Energiei și Democrației Participative  
A. MARON  
Ministrul Finanțelor, Bugetului, Funcției Publice, Promovării Multilingvismului și Imaginii Bruxellesului  
S. GATZ  
Ministrul Ocupării Forței de Muncă și Formării Profesionale, Tranziției Digitale, Autorităților Locale și Bunăstării Animalelor  
B. CLERFAYT