|  |
| --- |
| REGIONE DI BRUXELLES-CAPITALE |

**30 GIUGNO 2022. - Decreto del governo della Regione di Bruxelles-Capitale che modifica il decreto del governo della Regione di Bruxelles-Capitale del 25 gennaio 2018 relativo alla creazione di una zona a basse emissioni al fine di introdurre i criteri per il periodo 2025-2036**

Il governo della regione di Bruxelles-Capitale, vista la legge speciale dell'8 agosto 1980 sulle riforme istituzionali, articolo 87, come da ultimo modificato dalla legge speciale del 6 gennaio 2014;
Vista la legge speciale del 12 gennaio 1989 sulle istituzioni di Bruxelles, articolo 40, paragrafo 1;
Visto il codice di Bruxelles sulla gestione dell'aria, del clima e dell'energia, articolo 1.5.1, sostituito dal decreto del 17 giugno 2021, articolo 3.2.16, sostituito dal decreto del 7 dicembre 2017, e articoli 3.2.17, 3.2.19 e 3.4.1/1, inseriti dal decreto del 7 dicembre 2017;
Visto il decreto del Governo della Regione di Bruxelles-Capitale del 25 gennaio 2018 relativo alla creazione di una zona a basse emissioni;
Visto il parere dell'Ispettorato delle Finanze espresso il 27 maggio 2021;
Visto l'accordo del Ministro del bilancio espresso il 25 maggio 2021;
Visto il test delle pari opportunità di cui all'articolo 2, paragrafo 1, del decreto del 4 ottobre 2018 che introduce il test delle pari opportunità, effettuato il 25/05/2021;
Visto il parere della Commissione regionale per la mobilità della regione di Bruxelles-Capitale, espresso il 06/09/2021;
Visto il parere del Consiglio per l'ambiente della regione di Bruxelles-Capitale espresso il 15/09/2021;
Visto il parere del Consiglio economico e sociale della regione di Bruxelles-Capitale espresso il 16/09/2021;
Visto il parere del Garante per la protezione dei dati espresso il 22/04/2022;
Vista la notifica alla Commissione europea del 17 agosto 2021, ai sensi dell'articolo 5, comma 1, della direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 settembre 2015, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione;
Visto il parere 71.129/1 del Consiglio di Stato emesso il 28/03/2022 ai sensi dell'articolo 84, paragrafo 1, comma 1, punto 2, delle leggi sul Consiglio di Stato, consolidate il 12 gennaio 1973;
Considerando l'impatto dei trasporti sulle emissioni di inquinanti atmosferici e di gas a effetto serra;
Vista la direttiva 2016/2284, del 14 dicembre 2016, concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici;
Vista la decisione del Consiglio europeo del 10 dicembre 2020 di aumentare l’obiettivo di riduzione dei gas a effetto serra per il 2030;
Visti gli articoli 1.2.2 e 1.2.5 del codice di Bruxelles sulla gestione dell'aria, del clima e dell'energia, inserito dal decreto sul clima del 17 giugno 2021;
Vista la parte di Bruxelles del piano energetico-climatico 2030 adottato dal Governo della regione di Bruxelles-Capitale il 24 ottobre 2019;
Visto il Piano regionale della mobilità, misura D.5, adottato dal Governo della regione di Bruxelles-Capitale il 25 marzo 2020;
Vista la decisione del 31 maggio 2018 del Governo della regione di Bruxelles-Capitale relativa al divieto dei veicoli diesel entro il 2030, al divieto dei veicoli a benzina in una fase successiva, allo sviluppo a breve e medio termine di tecnologie alternative e, in particolare, a quelli già disponibili, quali i veicoli elettrici, ibridi e alimentati a gas naturale (CNG/LNG), che hanno portato a una consultazione e all'esecuzione di studi d'impatto,
Su proposta del Ministro dell'ambiente,
Delibera quanto segue,
Decreta:
Articolo 1. L'articolo 1 del decreto del Governo della Regione di Bruxelles-Capitale del 25 gennaio 2018 relativo alla creazione di una zona a basse emissioni, come modificato dai decreti del Governo della Regione Bruxelles-Capitale del 27 settembre 2018 e del 17 dicembre 2020, è sostituito dal seguente:
" Articolo 1. Ai fini delle disposizioni del presente decreto, si applicano le seguenti definizioni:
1) Codice: l'ordinanza del 2 maggio 2013 sul Codice di Bruxelles per la gestione dell'aria, del clima e dell'energia;
2) Tassazione di Bruxelles: Tassa sul servizio pubblico regionale di Bruxelles, amministrazione fiscale della regione di Bruxelles-Capitale;
3) CIRB: Centro di tecnologia dell'informazione per la regione di Bruxelles;
4) Autoveicoli di categoria M1: gli autoveicoli della categoria M1, di cui all'articolo 1, paragrafo 1, 1, del Regio decreto 15 marzo 1968;
5) Autoveicoli delle categorie M2 e M3 di classe I, classe II, classe III, classe A, classe B: autoveicoli che rientrano in queste categorie di cui all'articolo 1, paragrafo 1, punto 1, del Regio decreto 15 marzo 1968.
6) Autoveicoli della categoria N1-I: gli autoveicoli della categoria N1, di cui all'articolo 1, paragrafo 1, punto 2, del Regio decreto 15 marzo 1968, aventi una massa di riferimento inferiore o pari a 1 305 kg, corrispondenti alla classe di peso N1-I;
7) Autoveicoli della categoria N1-II: gli autoveicoli della categoria N1, di cui all'articolo 1, paragrafo 1, punto 2, del Regio decreto 15 marzo 1968, aventi una massa di riferimento superiore a 1 305 kg e inferiore o pari a 1 760 kg, corrispondenti alla classe di peso N1-II;
8) Autoveicoli della categoria N1-III: gli autoveicoli della categoria N1, di cui all'articolo 1, paragrafo 1, punto 2, del Regio decreto 15 marzo 1968, aventi una massa di riferimento superiore a 1 760 kg, corrispondenti alla classe di peso N1-III;
9) Massa di riferimento: la massa di riferimento di cui all'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dei veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo; è la massa del veicolo in ordine di marcia meno la massa uniforme del conducente di 75 kg più una massa uniforme di 100 kg;
10) Autoveicoli delle categorie N2 e N3: gli autoveicoli delle categorie N2 e N3, di cui all'articolo 1, paragrafo 1, punto 2 del Regio decreto 15 marzo 1968;
11) Autoveicoli della categoria L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7: gli autoveicoli delle categorie L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7, di cui al Regio decreto del 10 ottobre 1974 che stabilisce le regole generali relative alle condizioni tecniche che i ciclomotori, i motocicli e i loro rimorchi devono soddisfare;
12) Euro standard I, II, III, IV, V, EEV, VI, VId o VIe: la norma applicabile ai veicoli della categoria M3 che soddisfano le norme in materia di emissioni di cui alle direttive europee 88/77/CEE e 2005/55/CE e al regolamento (CE) n. 595/2009;
13) Euro standard 1, 2, 3, 4, 5, 6, 6d-TEMP o 6d: la norma applicabile alle autovetture e ai veicoli commerciali leggeri che soddisfano le pertinenti norme in materia di emissioni di cui alla direttiva 70/220/CEE del Consiglio, al regolamento (CE) n. 715/2007 e al regolamento (UE) n. 136/2014 della Commissione;
14) Gas naturale: gas naturale liquefatto o compresso;
15) Regio decreto 15 marzo 1968: Regio decreto del 15 marzo 1968 che stabilisce le norme generali relative alle condizioni tecniche che i veicoli a motore e i loro rimorchi, i loro componenti e gli accessori di sicurezza devono soddisfare;
16) Tangenziale: strade pubbliche classificate nella categoria delle autostrade e denominate "Tangenziale di Bruxelles" con Regio decreto 15 maggio 1981 che subordina il "la tangenziale di Bruxelles" al regime istituito dalla legge 12 luglio 1956 che stabilisce lo status delle autostrade;
17) Aumento del contributo: l'aumento del contributo di cui all'articolo 37, paragrafo 19, della legge sull'assicurazione obbligatoria e sulle prestazioni sanitarie, consolidata il 14 luglio 1994;
18) Pass giornaliero LEZ: autorizzazione a pagamento che dà accesso a uno specifico veicolo a motore alla zona a traffico limitato e che è valida solo nel giorno di calendario per il quale è stata acquistata la tessera giornaliera, fino alle ore 6 del giorno successivo;
19) Telecamera ANPR: telecamera che riconosce automaticamente le immatricolazioni dei veicoli (ANPR = riconoscimento automatico della targa);
20) Veicolo elettrico: veicoli alimentati esclusivamente da un motore elettrico;
21) Veicolo a idrogeno: veicolo che utilizza l'idrogeno come unica fonte di energia;
22) Mobilità di Bruxelles: Amministrazione del servizio pubblico regionale di Bruxelles responsabile di attrezzature, infrastrutture e viaggi;
23) Prevenzione e sicurezza di Bruxelles: Prevenzione e sicurezza di Bruxelles, istituita dall'ordinanza del 28 maggio 2015 che istituisce un organismo di interesse pubblico che accentra la gestione della politica di prevenzione e sicurezza nella regione di Bruxelles-Capitale;
24) Veicolo ibrido plug-in: un veicolo che combina un doppio propulsore, a combustione interna ed elettrico e la cui batteria di trazione è progettata per essere caricata mediante collegamento a una fonte di energia esterna;
25) Tecnologia geo-fencing: tecnologia di geolocalizzazione che garantisce che il veicolo ibrido plug-in utilizzi solo energia elettrica all'interno della zona a basse emissioni.
26) Veicoli agricoli: veicoli a motore di cui alle categorie T e C, di cui all'articolo 1, paragrafo 1, punti 5 e 6, del Regio decreto 15 marzo 1968.".
Articolo 2.
L'articolo 3 della stessa ordinanza è sostituito dal seguente:
“Articolo 3. Ai fini della presente ordinanza, i veicoli ibridi sono trattati come altri veicoli a motore."
Articolo 3. L'articolo 5 del medesimo decreto, come modificato dai decreti del Governo della Regione di Bruxelles-Capitale del 20 maggio 2020 e del 17 dicembre 2020, è sostituito dal seguente:
" Articolo 5. (1) Fatto salvo il paragrafo 2, tenendo conto delle emissioni di inquinanti atmosferici provenienti dal veicolo interessato, l'accesso alla zona a basse emissioni è consentito solo a:
1) veicoli il cui motore non emette inquinanti atmosferici, quali veicoli elettrici e veicoli alimentati a idrogeno;
2) veicoli a motore delle categorie M1, M2 e M3 di classe I, classe II, classe III, classe A, classe B, N1-I, N1-II e N1-III che soddisfano le seguenti condizioni:
a) dal 1° gennaio 2018 fino al 31 dicembre 2018:
1) il relativo motore diesel soddisfa almeno gli Euro standard II o 2;
2) sono dotati di motore a benzina o a gas naturale;
b) dal 1o gennaio 2019 al 31 dicembre 2019:
1) il relativo motore diesel soddisfa almeno gli Euro standard III o 3;
2) il relativo motore a benzina o a gas naturale soddisfa almeno gli Euro standard II o 2;
c) dal 1o gennaio 2020 al 31 dicembre 2021:
1) il relativo motore diesel soddisfa almeno gli Euro standard IV o 4;
2) il relativo motore a benzina o a gas naturale soddisfa almeno gli Euro standard II o 2;
d) dal 1o gennaio 2022 al 31 dicembre 2024:
1) il relativo motore diesel soddisfa almeno gli Euro standard V o 5, 5a o 5b;
2) il relativo motore a benzina o a gas naturale soddisfa almeno gli Euro standard II o 2;
3) dal 1o gennaio 2025, secondo la loro categoria, carburante e Euro standard, gli autoveicoli come indicato nella tabella seguente, secondo l'orario indicato nella stessa tabella:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Categorie del veicolo | Combustibile | 2025 | 2028 | 2030 | 2035 | 2036 |
| M1 | Gasolio | Minimo Euro 6 | Minimo Euro 6d | Divieto | Divieto | Divieto |
|   |  Benzina, GPL, GNC | Minimo Euro 3 | Minimo Euro 4 | Minimo Euro 6d | Divieto | Divieto |
| N1-I | Gasolio | Minimo Euro 6 | Minimo Euro 6d | Divieto | Divieto | Divieto |
|   |  Benzina, GPL, GNC | Minimo Euro 3 | Minimo Euro 4 | Minimo Euro 6d | Divieto | Divieto |
| N1-II; N1-III; M2 | Gasolio | Minimo Euro 6 | Minimo Euro 6d-TEMP | Minimo Euro 6d | Divieto | Divieto |
|   |  Benzina, GPL, GNC | Minimo Euro 3 | Minimo Euro 4 | Minimo Euro 6d | Divieto | Divieto |
| M3 delle classi I, II e A | Gasolio | Minimo Euro VI | Minimo Euro VI | Minimo Euro VI | Minimo Euro VId | Divieto |
|   |  Benzina, GPL, GNC | Minimo Euro III | Minimo Euro IV | Minimo Euro VI | Minimo Euro VId | Divieto |
| M3 delle classi III e B | Gasolio | Minimo Euro VI | Minimo Euro VI | Minimo Euro VI | Minimo Euro VId | Minimo Euro VIe |
|   |  Benzina, GPL, GNC | Minimo Euro III | Minimo Euro IV | Minimo Euro VI | Minimo Euro VId | Minimo Euro VIe |
| N2; N3 | Gasolio | Minimo Euro VI | Minimo Euro VI | Minimo Euro VId | Minimo Euro VIe\* | Minimo Euro VIe\* |
|   |  Benzina, GPL, GNC | Minimo Euro III | Minimo Euro IV | Minimo Euro VId | Minimo Euro VIe\* | Minimo Euro VIe\* |
| L1, L2 | Gasolio | Divieto | Divieto | Divieto | Divieto | Divieto |
|   |  Benzina, GPL, GNC | Minimo Euro 5 | Divieto | Divieto | Divieto | Divieto |
| L3, L4, L5, L6, L7 | Gasolio | Divieto | Divieto | Divieto | Divieto | Divieto |
|   |  Benzina, GPL, GNC | Minimo Euro 3\*\* | Minimo Euro 4 | Minimo Euro 5 | Divieto | Divieto\*solo per N2 con massa rif. > 2 610 kg e N3\*\* solo per L3, L4, L5 |

(2) Tenuto conto della natura, del tipo o dell'uso del veicolo a motore in questione e dei criteri socioeconomici, l'accesso alla zona a basse emissioni può essere autorizzato in deroga a:
1) veicoli per uso speciale ai sensi del Regio decreto 15 marzo 1968 che soddisfano la definizione di autocaravan;
2) veicoli specificamente adattati per il trasporto di persone con disabilità o per la guida da parte di una persona con disabilità, per i quali è stata rilasciata l'omologazione di adattamento di un veicolo da parte dell'autorità pubblica competente o una prova equivalente dell'adeguamento del veicolo in caso di assenza di tale omologazione e per la quale il titolare della targa di immatricolazione o una persona, domiciliata all'indirizzo del titolare della targa di immatricolazione, detiene la carta speciale di cui all'articolo 27.4.3 del codice della strada, o un documento analogo di cui all'articolo 27.4.1 del codice della strada;
3) veicoli di cui il titolare della targa di immatricolazione o una persona, domiciliata all'indirizzo del titolare della targa di immatricolazione, ha diritto a un contributo maggiorato ed è titolare della carta speciale di cui all'articolo 27.4.3 del codice della strada. La deroga può essere richiesta solo per un veicolo per carta speciale;
4) veicoli muniti di sistema integrato nel veicolo o sul veicolo e destinati per far salire a bordo una persona su una sedia a rotelle e non indicati al punto 2. Tale deroga non è concessa ai veicoli delle categorie M2 e M3, classe A, codice CV, classe I, codice di carrozzeria CE, CF, CG in CH e classe II, codice di carrozzeria CM, CN, CO in CP, di cui all'articolo 1, paragrafo 1, del Regio decreto 15 marzo 1968;
5) veicoli in circolazione da oltre 30 anni che non sono immatricolati in Belgio;
6) veicoli immatricolati in Belgio con una delle targhe di immatricolazione di cui all'articolo 4, paragrafo 3, del decreto ministeriale del 23 luglio 2001 relativo all'immatricolazione dei veicoli in circolazione da oltre 30 anni;
7) veicoli in circolazione da più di 30 anni e che sono utilizzati per uso turistico o per altri scopi commerciali per i quali il veicolo storico fa parte del concetto commerciale;
8) veicoli utilizzati in situazioni di emergenza o operazioni di soccorso su richiesta di vigili del fuoco, polizia, esercito, protezione civile o autorità stradali;
9) veicoli appositamente attrezzati per la manutenzione e il controllo delle infrastrutture e degli impianti di interesse generale;
10) veicoli appositamente adattati per mercati, fiere, sfilate e negozi ambulanti, nonché per la produzione di film;
11) trasporti eccezionali muniti di un'autorizzazione di trasporto eccezionale in corso di validità rilasciata dall'autorità competente;
12) autogru di cui all'articolo 1, paragrafo 1, comma 9, del Regio decreto 15 marzo 1968;
13) veicoli ibridi plug-in delle categorie M2 e M3 di classe I, II, A dotati di tecnologia di geo-fencing;
14) veicoli a motore della categoria M1 comprendenti otto posti oltre al sedile del conducente, nonché veicoli a motore delle categorie M2, M3 e N1-I, N1-II e N1-III che sono utilizzati esclusivamente per il trasporto scolastico o per il trasporto pubblico di persone con disabilità, con le loro attrezzature o merci, se del caso, e che sono immatricolati per la prima volta prima del 31 dicembre 2025, fino a quando il veicolo in questione non raggiunge l'età di 11 anni dalla data della prima immatricolazione;
15) veicoli prioritari di cui all'articolo 37 del codice della strada;
16) veicoli militari;
17) veicoli agricoli;
18) fino al 31 dicembre 2024, veicoli a motore diversi da quelli delle categorie M1, M2 e M3 di classe I, classe II, classe III, classe A, classe B, N1-I, N1-II e N1-III, nonché veicoli a motore della categoria N1 con codice di carrozzeria BC di cui all'articolo 1, paragrafo 2, del Regio decreto 15 marzo 1968.
(3) Le deroghe di cui al paragrafo 2 sono concesse dalla tassazione di Bruxelles in conformità della procedura di cui all'articolo 8.
(4) Fatta salva la deroga di cui al paragrafo 5, laddove l'Euro standard di un veicolo non sia nota conformemente al comma seguente, essa è determinata in base alla data di prima immatricolazione del veicolo conformemente all'allegato 1.
La norma delle emissioni di un veicolo nazionale non è nota se tali dati non sono inclusi nella banca dati del servizio pubblico responsabile dell'immatricolazione dei veicoli. La norma delle emissioni di un veicolo straniero non è noto se questo dato non è incluso nella carta di circolazione.
(5) Se, sulla base del certificato di conformità CEE o di un altro documento accettato da un ente pubblico, è possibile dedurre un'altra norma di emissioni, un'altra categoria o un altro tipo di carburante di un veicolo diverso da quello contenuto nella banca dati DIV e/o LEZ, il titolare del veicolo può far adeguare la norma di emissione, la categoria di carburante o il tipo di carburante nella banca dati LEZ utilizzando tali documenti presentando una richiesta di deroga alla Tassazione di Bruxelles, quale definita all'articolo 8, paragrafi da 1 a 9.
(6) Se, in caso di deviazione o elusione del traffico imposto dalla polizia o dal gestore della strada, il traffico di transito dall'esterno della zona a basse emissioni viene deviato obbligatoriamente attraverso la zona a basse emissioni e tale situazione si traduce in un veicolo che non soddisfa i criteri di accesso per circolare nella zona a basse emissioni, non saranno inflitte sanzioni amministrative per tale veicolo.".
Articolo 4. All'articolo 6 del medesimo decreto sono apportate le seguenti modifiche:
1) al paragrafo 2, punto 1, la frase "Il pass giornaliero LEZ può essere acquistato e utilizzato dalla targa di immatricolazione in questione per un massimo di otto volte in un anno civile" è completata dalla dicitura "e non più di 24 volte all'anno a decorrere dal 15 luglio 2022";
2) al paragrafo 4, la frase "La tassa è fissata a 35 EUR." è sostituita dalla frase "La tassa è fissata a 20 EUR per i veicoli a motore delle categorie L1, L2, L3, L4, L5, L6 e L7; a 50 EUR per i veicoli a motore delle categorie N2 e N3 e a 35 EUR per tutti gli altri veicoli interessati.".
Articolo 5. All'articolo 8 del medesimo decreto, come modificato dai decreti del Governo della Regione di Bruxelles-Capitale del 20 maggio 2020 e del 17 dicembre 2020, sono apportate le seguenti modifiche:
1) al paragrafo 1, i termini "di cui all'articolo 5, paragrafo 3," sono sostituiti dai termini "per quanto riguarda un veicolo di cui all'articolo 5, paragrafo 2, punto 1 (se il veicolo non è immatricolato in Belgio), punti 2, 3, 4 e punti da 7 a 14;
2) fra i commi 9 e 10 è inserito un comma redatto come segue:
" La Tassazione di Bruxelles concede le deroghe relative ai veicoli di cui all'articolo 5, paragrafo 2, punto 1 (se il veicolo non è immatricolato in Belgio), punti 5, 6 e punti da 15 a 18, sulla base delle informazioni di cui all'articolo 17, paragrafi 1 e 5. La Tassazione di Bruxelles pubblica le deroghe sul suo sito web.".
Articolo 6. All'articolo 10 dell'ordinanza è aggiunto un secondo paragrafo, così formulato:
"Per le prove mobili, i membri del personale contrattuale o statutario di cui all'articolo 3.2.20 del codice sono membri del personale di Bruxelles Mobility che hanno prestato giuramento ai sensi dell'articolo 3.2.19 del codice".
Articolo 7. All'articolo 11 del medesimo decreto, come modificato dal decreto del 22 settembre 2021, i termini "Tassazione di Bruxelles" sono completati ogni volta dai termini "Mobilità di Bruxelles".
Articolo 8. All'articolo 12 del medesimo decreto, come modificato dal regio decreto del 22 settembre 2021, sono apportate le seguenti modifiche:
1) al primo paragrafo, i termini "o Mobilità di Bruxelles" sono inseriti tra le parole "Tassazione di Bruxelles" e le parole "trasmette a";
2) il paragrafo 2, punto 1, è completato dai termini "o del servizio pubblico regionale di Bruxelles";
3) ai paragrafi da 4 a 7, i termini "Tassazione di Bruxelles" sono completati ogni volta dai termini "o Mobilità di Bruxelles".
Articolo 9. All'articolo 18 del medesimo decreto sono apportate le seguenti modifiche:
1) il paragrafo 2 è completato dai termini "e per l'invio di avvisi durante i periodi transitori di cui all'articolo 20";
2) è aggiunto un nuovo paragrafo, formulato come segue:
" La relazione di valutazione annuale della LEZ è trasmessa al Comitato di esperti in materia di clima di cui all'articolo 1.5.1., paragrafo 2, del codice. Su richiesta del governo, il Comitato di esperti in materia di clima elabora raccomandazioni sull'evoluzione e l'adeguatezza dei criteri di accesso alla LEZ.".
Articolo 10. All'articolo 19, paragrafo 2, del medesimo decreto, i termini "o l'avviso in caso di periodo transitorio ai sensi dell'articolo 20 di tale decreto" sono inseriti tra i termini "per i quali l'ammenda" e "è stata inflitta".
Articolo 11. All'articolo 20 del medesimo decreto, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:
" Per i veicoli recentemente esclusi dalla zona a basse emissioni ai sensi della normativa rafforzata relativa all'entrata in vigore delle fasi della zona a basse emissioni per gli anni 2019, 2020 e 2022, il periodo transitorio di cui all'articolo 3.4.1/1., paragrafo 3, del codice è di tre mesi.
Per i veicoli che sono recentemente esclusi dalla zona a basse emissioni ai sensi della normativa rafforzata relativa all'entrata in vigore della fase della zona a basse emissioni per l'anno 2025 e gli anni successivi, il periodo transitorio di cui all'articolo 3.4.1/1., paragrafo 3, del codice termina, per veicolo interessato, il giorno in cui è stata rilevata una prima infrazione per il veicolo interessato.".
Articolo 12. L'allegato 1 del medesimo decreto è sostituito dall'allegato 1 del presente decreto.
Articolo 13. L'allegato 2 del medesimo decreto è sostituito dall'allegato 2 del presente decreto.
Articolo 14. Il presente decreto entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale belga (Moniteur belge), ad eccezione dell'articolo 13 che produce i suoi effetti a partire dal 1° aprile 2021.
Articolo 15. L'attuazione della presente ordinanza spetta al Ministro dell'ambiente, al Ministro delle Finanze e al Ministro che ha mobilità nelle sue funzioni.
Bruxelles, 30 giugno 2022.
Il ministro-presidente del governo della Regione di Bruxelles-Capitale
R. VERVOORT
Il ministro della Mobilità, dei Lavori Pubblici e della Sicurezza stradale
E. VAN DEN BRANDT
Il ministro dei Cambiamenti Climatici, dell'Ambiente, dell'Energia e della Democrazia Partecipativa
A. MARON
Il ministro delle Finanze, del Bilancio, della Funzione Pubblica, della Promozione del multilinguismo e dell'immagine di Bruxelles
S. GATZ
Il ministro dell'Occupazione e della Formazione Professionale, della Transizione Digitale, degli Enti Locali e del Benessere degli animali
B. CLERFAYT