RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 78.822/1
van 25 februari 2026

over

een voorstel van ordonnantie ‘tot wijziging van het stelsel van administratieve boetes die worden opgelegd bij het overtreden van de regels met betrekking tot de beperking van het toegangsrecht tot de lage-emissiezone’ (*Parl.St.* Br.Parl. 2025-26, nr. A-232/1)

CONSEIL D’ÉTAT
section de législation

avis 78.822/1
du 25 février 2026

sur

une proposition d’ordonnance ‘visant à modifier le régime des amendes administratives infligées en cas de violation des règles en matière de restriction au droit d’accès à la zone de basses émissions’ (*Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2025-2026, n° A--232/1)

‡LW-AEDPDGFJ-HIICCUQ‡

Op 21 januari 2026 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorstel van ordonnantie 'tot wijziging van het stelsel van administratieve boetes die worden opgelegd bij het overtreden van de regels met betrekking tot de beperking van het toegangsrecht tot de lage-emissiezone' (*Parl.St.*, Br.Parl. 2025-26, nr. A-232/1).

Het voorstel is door de eerste kamer onderzocht op 17 februari 2026. De kamer was samengesteld uit Pierre LEFRANC, kamervoorzitter, Brecht STEEN en Tim CORTHAUT, staatsraden, Michel TISON, assessor, en Wim GEURTS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Sander MEERT, adjunct-auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Pierre LEFRANC, kamervoorzitter.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 25 februari 2026.

*

Le 21 janvier 2026, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Président du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale à communiquer un avis dans un délai de trente jours, sur une proposition d'ordonnance 'visant à modifier le régime des amendes administratives infligées en cas de violation des règles en matière de restriction au droit d'accès à la zone de basses émissions' (*Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2025-2026, n° A-232/1).

La proposition a été examinée par la première chambre le 17 février 2026. La chambre était composée de Pierre LEFRANC, président de chambre, Brecht STEEN et Tim CORTHAUT, conseillers d'État, Michel TISON, assesseur, et Wim GEURTS, greffier.

Le rapport a été présenté par Sander MEERT, auditeur adjoint.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Pierre LEFRANC, président de chambre.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 25 février 2026.

*

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond[1], alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORSTEL

2. Het om advies voorgelegde voorstel van ordonnantie strekt ertoe een nieuwe regeling in te voeren voor de administratieve boetes die worden opgelegd bij het overtreden van de regels met betrekking tot de beperking van het toegangsrecht tot de lage-emissiezone[2] (afgekort als "LEZ") in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, waarbij wordt beoogd een principiële evenredigheid in te voeren tussen de vervuilingsgraad van het voertuig en de vooropgestelde boete.

2.1. Artikel 1.2.1, eerste lid, van de ordonnantie van 2 mei 2013 'houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (hierna: BWLKE) omschrijft de doelstellingen van het wetboek. Volgens deze bepaling streeft het wetboek onder meer de volgende doelstellingen na:

> "1° een geïntegreerd gewestelijk lucht-, klimaat- en energiebeleid;
>
> (…)
>
> 6° de vermindering van de impact op het milieu voortvloeiend uit de mobiliteitsbehoeften;
>
> 7° de evaluatie en verbetering van de luchtkwaliteit […] om de schadelijke gevolgen voor de gezondheid en het leefmilieu te voorkomen en te verminderen;
>
> 8° de vermindering van de emissies van luchtverontreinigende stoffen die precursoren zijn van de eutrofiërende, verzurende en troposferische ozon, van broeikasgassen, van persistente organische verontreinigende stoffen (…); (…)".

Naar luid van het tweede lid van deze bepaling houden maatregelen die door of krachtens dit wetboek genomen worden om deze doelstellingen te halen, rekening met de verschillende implicaties op sociaal en economisch vlak.

2.2.1. Als één van de specifieke bepalingen voor de luchtkwaliteit en de emissie van luchtverontreinigende stoffen, wordt de Regering in artikel 3.2.16 van de BWLKE opgedragen één of meerdere lage-emissiezones op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest te bepalen die permanent van toepassing is (zijn) om de luchtkwaliteit te verbeteren, waarbij de

[1] Aangezien het om een voorstel van ordonnantie gaat, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

[2] Luidens artikel 3.1.1, 41°, van het BWLKE "zone zoals bepaald in artikel 2.63 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg". Het voormelde artikel 2.63 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 bepaalt: "'Lage emissiezone', een zone waarin omwille van de leefbaarheid, in het bijzonder de milieu- en gezondheidshinder door een slechte luchtkwaliteit, een selectief toelatingsbeleid voor motorvoertuigen wordt gehanteerd in relatie tot de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder; het begin ervan is aangeduid met het verkeersbord F117 en het einde met het verkeersbord F118".

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡

beperking van het toegangsrecht van voertuigen tot de LEZ wordt verbonden aan de emissies van luchtverontreinigende stoffen van het gemotoriseerde voertuig.

2.2.2. Aan die machtiging werd uitvoering gegeven bij besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 'betreffende het instellen van een lage-emissiezone' (hierna: LEZ-besluit).

Artikel 4 van het LEZ-besluit voert op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een LEZ in. De LEZ beslaat alle 19 gemeenten van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.[3]

Artikel 5 van het LEZ-besluit voorziet erin dat de toegang tot de LEZ enkel is toegelaten voor de daarin bepaalde motorvoertuigen, volgens een geleidelijk tijdschema in vijf fases (van 1 januari tot 31 december 2018, van 1 januari tot 31 december 2019, van 1 januari 2020 tot 31 december 2021, van 1 januari 2022 tot 31 december 2024, en vanaf 1 januari 2025). Voor de fase vanaf 1 januari 2025 werd met het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 30 juni 2022 'tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone gericht op de invoering van de criteria voor 2025-2036' een preciezer tijdschema bepaald, vastgesteld in een tabel voor de jaren 2025, 2028, 2030, 2035 en 2036.[4]

[3] Https://lez.brussels/mytax/nl/practical?tab=ZoneLEZ#ZoneLEZ.

[4] Artikel 5, § 1, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 luidt:

"§ 1. Zonder afbreuk te doen aan paragraaf 2, gezien de emissies van luchtverontreinigende stoffen van de gemotoriseerde voertuigen, is de toegang tot de lage-emissiezone enkel toegelaten voor:

1° de gemotoriseerde voertuigen waarvan de motor geen luchtverontreinigende stoffen uitstoot, zoals elektrische voertuigen en de voertuigen die werken op waterstof;

2° de motorvoertuigen van categorie M1, M2 en M3 van klasse I, klasse II, klasse III, klasse A, klasse B en N1-1, N1-II, en N1-III die voldoen aan de volgende voorwaarden:

a) vanaf 1 januari 2018 tot en met 31 december 2018:

1) waarvan de dieselmotor ten minste voldoet aan de euronorm II of 2;

2) de voertuigen met een benzine- of aardgasmotor;

b) vanaf 1 januari 2019 tot en met 31 december 2019:

1) waarvan de dieselmotor ten minste voldoet aan de euronorm III of 3;

2) waarvan de benzine- of aardgasmotor ten minste voldoet aan de euronorm II of 2;

c) vanaf 1 januari 2020 tot en met 31 december 2021:

1) de voertuigen waarvan de dieselmotor ten minste voldoet aan de euronorm IV of 4;

2) de voertuigen waarvan de benzine- of aardgasmotor ten minste voldoet aan de euronorm II of 2;

d) vanaf 1 januari 2022 tot en met 31 december 2024:

1) waarvan de dieselmotor ten minste voldoet aan de euronorm V of 5, 5a of 5b;

2) waarvan de benzine- of aardgasmotor ten minste voldoet aan de euronorm II of 2;

3° Vanaf 1 januari 2025, in functie van hun categorie, brandstof en euronorm, de voertuigen zoals vermeld in de volgende tabel, volgens het tijdschema dat in diezelfde tabel is vastgesteld:

‡LW-AEDPDGFJ-HIICCUQ‡

2.3. Bij ordonnantie van 17 oktober 2024 '[die] ertoe strekt de uitvoeringsdatum van de volgende fase van de lage-emissiezone (LEZ) vast te stellen op 1 januari 2027' beoogde de ordonnantiegever de inwerkintreding van de volgende fase van de LEZ, die op grond van het LEZ-besluit normaliter op 1 januari 2025 zou vallen[5], uit te stellen tot 1 januari 2027.[6] Het was de bedoeling om de toegang tot de LEZ mogelijk te maken voor voertuigen die op grond van artikel 5, § 1, 2°, d), en § 2, 18°, van het LEZ-besluit daartoe wel nog toegang gehad zouden hebben in de fase die afliep op 31 december 2024, maar dat op grond van artikel 5, § 1, 3°, van het LEZ-besluit niet meer zouden hebben vanaf 1 januari 2025. Niettegenstaande de bewoordingen van deze ordonnantie blijkt uit de lezing van artikel 3.2.16, § 6, van het BWLKE, zoals ingevoegd bij die ordonnantie, dat er geen enkele wijziging werd doorgevoerd voor de voertuigen die vanaf 2025 worden toegelaten en verboden in de LEZ.

De toegangsbeperkingen voor de LEZ bedoeld in artikel 5, § 1, 3°, van het LEZ-besluit zijn bijgevolg in werking getreden op 1 januari 2025,[7] ofschoon de administratie feitelijk heeft geoordeeld dat de vooropgestelde deadline was verschoven.[8]

2.4. Bij ordonnantie van 21 maart 2025 'tot wijziging van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing teneinde bepaalde voertuigen toe te laten in de lage-emissiezone tot 31 december 2026' werd met ingang van 1 januari 2025 bepaald dat voor motorvoertuigen waarvoor op grond van artikel 5, § 1, 3°, van het

Categorieën van voertuigen	Brandstof	2025	2028	2030	2035	2036
M1	Diesel	Minimum Euro 6	Minimum Euro 6d	Verbod	Verbod	Verbod
	Benzine, LPG, CNG	Minimum Euro 3	Minimum Euro 4	Minimum Euro 6d	Verbod	Verbod
N1-I	Diesel	Minimum Euro 6	Minimum Euro 6d	Verbod	Verbod	Verbod
	Benzine, LPG, CNG	Minimum Euro 3	Minimum Euro 4	Minimum Euro 6d	Verbod	Verbod
N1-II; N1-III; M2	Diesel	Minimum Euro 6	Minimum Euro 6d-TEMP	Minimum Euro 6d	Verbod	Verbod
	Benzine, LPG, CNG	Minimum Euro 3	Minimum Euro 4	Minimum Euro 6d	Verbod	Verbod
M3 van klasse I, II en A	Diesel	Minimum Euro VI	Minimum Euro VI	Minimum Euro VI	Minimum Euro VId	Verbod
	Benzine, LPG, CNG	Minimum Euro III	Minimum Euro IV	Minimum Euro VI	Minimum Euro VId	Verbod
M3 van klasse III en B	Diesel	Minimum Euro VI	Minimum Euro VI	Minimum Euro VI	Minimum Euro VId	Minimum Euro VIe
	Benzine, LPG, CNG	Minimum Euro III	Minimum Euro IV	Minimum Euro VI	Minimum Euro VId	Minimum Euro VIe
N2; N3	Diesel	Minimum Euro VI	Minimum Euro VI	Minimum Euro VId	Minimum Euro VIe(*)	Minimum Euro VIe(*)
	Benzine, LPG, CNG	Minimum Euro III	Minimum Euro IV	Minimum Euro VId	Minimum Euro VIe(*)	Minimum Euro VIe(*)
L1, L2	Diesel	Verbod	Verbod	Verbod	Verbod	Verbod
	Benzine, LPG, CNG	[6][Toegelaten][6]	[6][Minimum Euro 5][6]	Verbod	Verbod	Verbod
L3, L4, L5, L6, L7	Diesel	Verbod	Verbod	Verbod	Verbod	Verbod
	Benzine, LPG, CNG	Minimum Euro 3(**)	Minimum Euro 4	Minimum Euro 5	Verbod	Verbod

(*) *
alleen voor N2 waarvan de referentiemassa meer dan 2.610 kg bedraagt en voor N3
(**) **
alleen voor L3, L4, L5
"

[5] Zie in het bijzonder artikel 5, § 1, 3°, van het LEZ-besluit.

[6] Zie de toelichting bij het voorstel van ordonnantie zelf (*Parl.St*. Br.Parl. 2024, nr. A-10/1, 2-6) en de verantwoording bij het amendement nr. 8 dat tot de concrete formulering van het eerste lid van artikel 3.2.16, § 6, van het BWLKE heeft geleid (*Parl.St.* Br.Parl. 2024, nr. A-10/2, 45).

[7] Zie GwH 11 december 2025, nr. 174/2025, B.1.4-B.1.5.

[8] Zie GwH 11 december 2025, nr. 174/2025, B.6.1.

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡

LEZ-besluit vanaf 1 januari 2025 de toegang tot de LEZ niet meer toegelaten is, de toegang alsnog toegelaten is tot en met 31 december 2026.[9]

2.5. Bij arrest nr. 174/2025 van 11 december 2025 vernietigde het Grondwettelijk Hof de bij arrest nr. 115/2025 van 11 september 2025 geschorste ordonnantie van 21 maart 2025.

In de toelichting bij het voorstel valt in dat verband het volgende te lezen:

> "Nadat er beroep was aangetekend, schorste het Grondwettelijk Hof bij arrest nr. 115/2025 van 11 september 2025 de ordonnantie van 21 maart 2025 die de fase 2025 had uitgesteld tot 1 januari 2027. Het Hof was van oordeel dat een dergelijk uitstel zou leiden tot een niet-gerechtvaardigde, aanzienlijke achteruitgang van het beschermingsniveau van het recht op gezondheid en een gezond leefmilieu (artikel 23 van de Grondwet). Bijgevolg werd het oorspronkelijke tijdschema van de LEZ met onmiddellijke ingang hersteld. De minister maakte bekend dat de recentste verbodsbepaling geldt voor ongeveer 30.000 voertuigen en dat de bestuurders van een dieselvoertuig met euronorm 5 of een benzinevoertuig met euronorm 2 vanaf 1 januari 2026 een waarschuwing zullen ontvangen om hen erop te wijzen dat ze niet langer met hun voertuig in het Brussels Gewest mogen rondrijden. Diegenen die daar na 31 maart geen gehoor aan geven, mogen vanaf 1 april een boete van 350 euro verwachten."

2.6. Artikel 3.4.1/1, § 1, van het BWLKE voorziet erin dat een administratieve boete wordt opgelegd voor elke inbreuk op de artikelen 3.2.16 tot en met 3.2.27 en de uitvoeringsbesluiten ervan, en dat de boete, na afloop van de overgangsperiode, 350 euro bedraagt.

2.6.1. Artikel 3.4.1/1, § 2, van het BWLKE bepaalt dat de Regering, in afwijking van paragraaf 1, gedoogperiodes mag inlassen. Tijdens deze ononderbroken periodes wordt er geen administratieve boete opgelegd voor elke inbreuk begaan met hetzelfde voertuig.

Artikel 19 van het LEZ-besluit voert gedoogperiodes in. Het betreft een ononderbroken periode van drie maanden vanaf de overtreding waarvoor een boete of een verwittiging in het geval van een overgangsperiode in uitvoering van artikel 20 van het LEZ-besluit werd opgelegd.

2.6.2. Artikel 3.4.1/1, § 3, van het BWLKE bepaalt dat de Regering, in afwijking van paragraaf 1, kan voorzien in overgangsperiodes, zijnde ononderbroken periodes aan het begin van elke nieuwe fase van de LEZ tijdens dewelke voor geen enkele begane overtreding een administratieve boete wordt opgelegd. Er worden nog steeds controles uitgevoerd tijdens deze periodes, maar de bestuurders en/of eigenaars van de voertuigen in overtreding krijgen een verwittiging in plaats van een boete.

---

[9] Artikel 2 van de ordonnantie van 21 maart 2025 verving artikel 3.2.16, § 6, van het BWLKE. Na die vervanging luidde die bepaling:
"Naast de motorvoertuigen waarvoor de toegang tot de lage-emissiezone na 1 januari 2025 reeds toegelaten is op grond van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone, zijn toegelaten om toegang te hebben tot de lage-emissiezone tot en met 31 december 2026:
1° de motorvoertuigen van de categorieën M1, M2 en M3 van Klasse I, Klasse II, Klasse III, Klasse A, Klasse B, en van categorieën N1-I, N1-II en N1-III, indien ze een dieselmotor hebben die ten minste voldoet aan euronorm V of 5, 5a of 5b, of een benzine- of aardgasmotor hebben die ten minste voldoet aan euronorm II of 2;
2° de motorvoertuigen van de categorieën N2, N3, L1, L2, L3, L4, L5, L6 en L7."

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡

Artikel 20 van het LEZ-besluit voorziet in overgangsperiodes voor de verschillende fases van de LEZ. Het derde lid van dat artikel bepaalt dat voor voertuigen die niet meer toegelaten zijn sinds de verstrenging van de toegangscriteria in 2025 of latere jaren, de overgangsperiode eindigt, per betrokken voertuig, de eerste dag dat een overtreding wordt vastgesteld voor het voertuig.

3. Artikel 2 van het voorstel strekt ertoe om de administratieve boeteregeling in artikel 3.4.1/1 van het BWLKE te wijzigen.

3.1. Artikel 2, 1, van het voorstel voegt in artikel 3.4.1/1 van het BWLKE een paragraaf 1*bis* in, waarin een van paragraaf 1 afwijkende regeling inzake administratieve boetes is bepaald voor elke overtreding van de beperkingen van het toegangsrecht voor voertuigen tot de LEZ zoals bedoeld in artikel 3.2.16, § 2, eerste lid en volgende, van het BWLKE en in de bijbehorende uitvoeringsbesluiten. De beoogde afwijkende regeling laat zich als volgt samenvatten.

3.1.1. Voor elke overtreding van de beperkingen van het toegangsrecht tot de LEZ die vóór 31 december 2024 in werking zijn getreden, bedraagt de geldboete 116,67 euro.

3.1.2. Voor elke overtreding van de beperkingen van het toegangsrecht tot de LEZ die vanaf 1 januari 2025 in werking zijn getreden, bedraagt de geldboete:

1) voor motorvoertuigen van de categorieën M1, M2 en M3 van Klasse I, Klasse II, Klasse III, Klasse A, Klasse B, en van de categorieën N1-I, N1-II, N1-III, N2 en N3, indien ze een dieselmotor hebben die ten minste voldoet aan euronorm V of 5, 5a of 5b of een benzine- of aardgasmotor hebben die ten minste voldoet aan euronorm II of 2, en voor motorvoertuigen van de categorieën L3, L4 en L5 indien ze een benzinemotor hebben die ten minste voldoet aan euronorm III of 3: 15 euro per maand gedurende de eerste twee maanden die volgen op de beoogde overgangsperiode, 25 euro per maand van de derde tot de zesde maand die volgt op de beoogde overgangsperiode, en 50 euro per maand vanaf de zevende maand die volgt op de beoogde overgangsperiode;

2) voor alle andere voertuigen stemt de geldboete overeen met het bedrag bedoeld in randnummer 3.1, zijnde 116,67 euro.

3.1.3. Voor elke overtreding van de beperkingen van het toegangsrecht tot de LEZ die vanaf 1 januari 2028 in werking treden, bedraagt de geldboete voor de voertuigen die dan pas worden geweerd, 15 euro per maand gedurende de eerste twee maanden die volgen op de beoogde overgangsperiode, 25 euro per maand van de derde tot de zesde maand die volgt op de beoogde overgangsperiode, en 50 euro per maand vanaf de zevende maand die volgt op de beoogde overgangsperiode.

3.2. Artikel 2, punten 2 en 3, van het voorstel strekt ertoe in artikel 3.4.4/1, § 2, van het BWLKE een gedoogperiode van één maand in te voeren voor de in de voorgestelde paragraaf 1*bis* bedoelde overtredingen.

‡LW-AEDPDGFJ-HIICCUQ‡

3.3. Artikel 2, punten 4 en 5, van het voorstel strekt ertoe in artikel 3.4.4/1, § 3, van het BWLKE een overgangsperiode in te voeren, die in afwijking van de voorgestelde paragraaf 1*bis* erin voorziet dat gedurende de eerste zes maanden na de inwerkingtreding van nieuwe beperkingen van het toegangsrecht voor voertuigen tot de LEZ geen administratieve geldboete wordt opgelegd voor begane overtredingen. Tevens wordt bepaald dat die overgangsperiode ook geldt voor de beperkingen die vanaf 1 januari 2025 in werking zijn getreden, waarbij voor die beperkingen de termijn van zes maanden begint te lopen vanaf 11 december 2025[10].

3.4. Artikel 3 van het voorstel bepaalt dat de aan te nemen ordonnantie in werking treedt op 1 maart 2026.

ALGEMENE OPMERKINGEN

4.1. Artikel 23 van de Grondwet bepaalt dat ieder het recht heeft om een menswaardig leven te leiden. Daartoe waarborgen de onderscheiden wetgevers, rekening houdend met de overeenkomstige plichten, de economische, sociale en culturele rechten, waarvan ze de voorwaarden voor de uitoefening bepalen. Artikel 23 van de Grondwet bepaalt niet wat die rechten, waarvan enkel het beginsel wordt uitgedrukt, impliceren, waarbij elke wetgever ermee is belast die rechten te waarborgen, overeenkomstig het tweede lid van dat artikel, rekening houdend met de overeenkomstige plichten.

Artikel 23, derde lid, 2° en 4°, van de Grondwet dat het recht op bescherming van de gezondheid en het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu tot de erin verankerde economische, sociale en culturele rechten rekent, draagt de bevoegde wetgevers op om het recht op bescherming van de gezondheid en het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu te waarborgen.

Artikel 23, derde lid, 2° en 4°, van de Grondwet bevat een *standstill*-verplichting die eraan in de weg staat dat de bevoegde regelgever het beschermingsniveau dat wordt geboden door de van toepassing zijnde wetgeving, in aanzienlijke mate vermindert zonder redelijke verantwoording.[11]

Het Grondwettelijk Hof benadrukte in dit verband dat de bescherming van het leefmilieu en van de gezondheid een belangrijke maatschappelijke bekommernis vormt en dat ter bescherming van de menselijke gezondheid en het leefmilieu het van bijzonder belang is dat de uitstoot van schadelijke luchtverontreinigende stoffen wordt vermeden, voorkomen of verminderd.[12]

4.2. Overeenkomstig artikel 7*bis*, eerste lid, van de Grondwet, dienen de federale Staat, de gemeenschappen en de gewesten bij de uitoefening van hun respectieve bevoegdheden de

[10] Zijnde de datum van het arrest nr. 174/2025 van het Grondwettelijk Hof waarbij de ordonnantie van 21 maart 2025 werd vernietigd.

[11] *Id.*, B.5.4.

[12] *Id.*, B.B.5.3 en B.7.1. Zie ook GwH 28 februari 2019, nr. 37/2019, B.17.2 en B.17.3.en GwH 11 maart 2021, nr. 43/2021, B.32.1 en B.32.2.

‡LW-AEDPDGFJ-HIICCUQ‡

doelstellingen van een duurzame ontwikkeling in haar sociale, economische en milieugebonden aspecten na te streven, rekening houdend met de solidariteit tussen de generaties. Tijdens de parlementaire voorbereiding van de herziening van de Grondwet tot invoeging van een titel I*bis* en een artikel 7*bis* betreffende de duurzame ontwikkeling als algemene beleidsdoelstelling, werd erop gewezen dat onder de vrijwaring van de "milieugebonden aspecten" ook de "opwarming van het klimaat" moet worden verstaan, "waarvan anderen de gevolgen zullen moeten dragen" (*Parl.St.*, Senaat, 2005-06, nr. 3-1778/2, p. 54).

4.3.1. Artikel 1.2.1 van het BWLKE (opmerking 2.1) heeft deze grondwettelijke verplichtingen (opmerkingen 4.1 en 4.2) vertaald in de context van het milieubeleid in concrete doelstellingen rond de verbetering van de luchtkwaliteit en de reductie van de emissie van luchtverontreinigende stoffen (titel 2 van boek 3 van het BWLKE).

4.3.2. In dat opzicht passen de normen met betrekking tot de luchtkwaliteit overigens in een internationale context. Op Europees niveau is de toepasselijke norm de richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 'betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa', gewijzigd en vervolgens herschikt bij de richtlijn (EU) 2024/2881 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2024 'betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa'. De aanhef van die richtlijn vermeldt dat "de Commissie zich ertoe [heeft] verbonden om de luchtkwaliteit verder te verbeteren en de luchtkwaliteitsnormen van de Unie beter op de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) af te stemmen". De WHO publiceert immers regelmatig richtsnoeren met betrekking tot de luchtkwaliteit met als hoofddoel "de présenter des niveaux de qualité de l'air établis sur une base sanitaire et exprimés en concentrations à court ou long terme (...) donnés pour six polluants atmosphériques majeurs : les particules PM2,5, les particules PM10, l'ozone, le dioxyde d'azote, le dioxyde de soufre et le monoxyde de carbone" (WHO, *Lignes directrices OMS relatives à la qualité de l'air, Résumé d'orientation*, 2021).[13]

4.3.3. In het licht van de voormelde doelstellingen beoogt het door het LEZ-besluit ingevoerde tijdschema (opmerking 2.2.2) een blijvende en geleidelijke inspanning op lange termijn. Door geruime tijd op voorhand te voorzien in een dergelijk tijdschema, dat de inspanningen inzake luchtverontreiniging ononderbroken spreidt, hebben de ordonnantiegever en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering rekening gehouden met de gevolgen van hun beleid voor de toekomstige generaties.[14]

5. De verstrenging met ingang van 1 januari 2025 die wel degelijk heeft plaatsgevonden[15] (opmerking 2.2.2), en ook de volgende verstrengingen, zijn in het LEZ-besluit opgenomen waardoor een bepaald beschermingsniveau, ook toekomstig dus, thans gewaarborgd wordt. De door de vigerende versie van het LEZ-besluit opgelegde gefaseerde verstrenging van de toegangscriteria voor motorvoertuigen in de periode 2018-2036, heeft bovendien ook reeds vóór 1 januari 2025 een gedragssturende functie. Het gedrag van de burgers wordt immers al lang voor die datum effectief beïnvloed door gefaseerd verstrengde toegangscriteria voor motorvoertuigen

[13] *Id.*, B.7.1.

[14] *Id.*, B.7.2.

[15] *Id.*, B.6.1.

‡LW-AEDPDGFJ-HIICCUQ‡

voor 1 januari 2025 in het vooruitzicht te hebben gesteld om de milieu- en gezondheidshinder door een slechte luchtkwaliteit in een dergelijke zone te beperken.[16]

6. Precies omwille van die gedragssturende functie van de huidige regeling inzake de vanaf 1 januari 2025 gefaseerde verstrengingen van de toelatingscriteria voor motorvoertuigen voor een lage-emissiezone, die de bescherming van de gezondheid en het leefmilieu nu al positief beïnvloedt[17], rijst de vraag of het voorstel dat er onder meer toe strekt om voor overtredingen van de beperkingen van het toegangsrecht tot de LEZ die vanaf 1 januari 2025 in werking zijn getreden, een gewijzigde boeteregeling in te voeren, wel verenigbaar is met het *standstill*-beginsel dat voortvloeit uit artikel 23, derde lid, 2° en 4°, van de Grondwet.

Om de inachtneming van de in artikel 23 van de Grondwet vervatte *standstill*-verplichting te toetsen, dient rekening te worden gehouden met de eventuele achteruitgang die zou worden waargenomen tussen het waarborgniveau dat werd geboden door de regelgeving vóór de wijzigingen en het waarborgniveau dat wordt geboden na diezelfde wijzigingen.

De met het voorstel aangebrachte wijzigingen zijn tweeledig en hebben met name betrekking op, ten eerste, de overgangsperiode en, ten tweede, de boetebedragen.

6.1. Bij het voorgestelde artikel 3.4.1/1, § 3, tweede lid, van het BWLKE wordt er ten eerste voorzien in een overgangsperiode van zes maanden tijdens dewelke er geen administratieve geldboete wordt opgelegd voor begane overtredingen. Voor de beperkingen van het toegangsrecht tot de LEZ die vanaf 1 januari 2025 in werking zijn getreden, begint de beoogde overgangsperiode te lopen vanaf 11 december 2025, zodat deze loopt tot 11 juni 2026.

6.1.1. Voor voertuigen die niet meer toegelaten zijn tot de LEZ vanaf 1 januari 2025 voorziet de bestaande boeteregeling overeenkomstig artikel 20, derde lid, van het LEZ-besluit erin dat de overgangsperiode, per betrokken voertuig, eindigt de eerste dag dat een overtreding wordt vastgesteld voor het voertuig.[18]

---

[16] Bijvoorbeeld, burgers die wilden vermijden dat ze na 1 januari 2025 in hun mobiliteit zouden worden beknot hebben in de maanden of jaren voordien al voertuigen aangeschaft om zich voor te bereiden op de toenemende beperkingen die vanaf 1 januari 2025 gelden, waardoor ze bijdragen aan het realiseren van het door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering opgelegde pad ter verbetering van de luchtkwaliteit. Burgers kunnen er ook voor gekozen hebben om in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest te blijven wonen omwille van de gewaarborgde stelselmatige verbetering van de luchtkwaliteit.

[17] Het Grondwettelijk Hof verwijst naar het verslag 2023 met betrekking tot de evaluatie van de lage-emissiezone door de Brusselse overheid waaruit "blijkt dat het tijdschema van die zone, in de periode van 2018 tot eind 2023, het mogelijk heeft gemaakt om de uitstoot van stikstofoxides (NOx) met 36 %, de uitstoot van roet (*black carbon*) met 65 % en de NO2-concentratie met 30 % te verminderen langs de drukste wegen. Het verslag vermeldt eveneens een prospectieve studie waarin was voorzien dat de impact, volgens hetzelfde tijdschema, van 2022 tot 2025, het grootst zou zijn op de wegen met een hoge verkeersdichtheid" (GwH 11 december 2025, nr. 174/2025, B.7.3).

[18] De oorspronkelijke overgangsperiode van drie maanden vanaf 1 januari 2025 werd met ingang van 11 juli 2022 gewijzigd bij artikel 11 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 30 juni 2022 'tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone gericht op de invoering van de criteria voor 2025 – 2036'. Het verslag aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering over die bepaling luidt:

"De overgangsperiode zal vanaf 1 januari 2025 gelden per betrokken voertuig, vanaf de eerste dag van de verstrenging in kwestie (op 1 januari) tot en met de eerste dag dat een overtreding wordt vastgesteld voor het voertuig. Er worden

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡

6.1.2. Zelfs aangenomen dat er voor de zo-even vermelde voertuigen in de feiten pas sinds 1 januari 2026 overtredingen zouden worden vastgesteld (opmerking 2.5), volgt uit het voorgaande nog steeds dat de voorgestelde regeling tot gevolg heeft dat voor de zo-even vermelde voertuigen waarvoor vanaf 1 januari 2026 tot 1 maart 2026 een overtreding reeds werd of nog zal worden vastgesteld, de overgangsperiode *herleeft* en loopt tot 11 juni 2026.

6.1.3. Het voorstel heeft weliswaar niet tot gevolg dat voertuigen die vanaf 1 januari 2025 niet meer toegelaten zijn in de LEZ, opnieuw worden toegelaten tot 11 juni 2026. Het leidt er wel toe dat pas voor vanaf 11 juni 2026 begane overtredingen van de beperkingen van het toegangsrecht door voertuigen die reeds vanaf 1 januari 2025 niet meer zijn toegelaten in de LEZ, geldboetes kunnen worden opgelegd. Op grond van het bestaande artikel 3.4.1/1, § 3, tweede lid (dat het derde lid wordt), van het BWLKE, worden er tot die datum weliswaar controles uitgevoerd, maar de bestuurders en/of eigenaars van de voertuigen in overtreding krijgen louter een verwittiging in plaats van een boete.

Het is aannemelijk dat de onmogelijkheid administratieve geldboetes op te leggen voor vastgestelde overtredingen tot 11 juni 2026, dezelfde feitelijke gevolgen heeft als een uitstel van de betrokken beperkingen tot die datum. Aldus wordt gedurende een lange periode niet op effectieve wijze verhinderd dat de betrokken voertuigen toegang hebben tot de LEZ. Bijgevolg *vermindert* het voorstel het beschermingsniveau van het recht op gezondheid en van het recht op een gezond leefmilieu.

6.1.4. In het aangehaalde arrest nr. 174/2025 oordeelde het Grondwettelijk Hof dat uitstel met twee jaar van de fase 2025 van de LEZ leidt tot een aanzienlijke achteruitgang van het beschermingsniveau van het recht op gezondheid en van het recht op een gezond leefmilieu.

Het Grondwettelijk Hof oordeelde met name dat "[…] het opnieuw toelaten in de lage-emissiezone, gedurende twee jaar, van voertuigen die tot 28 jaar geleden konden zijn ingeschreven, rekening houdend met het feit dat de oudere voertuigen eveneens de meest vervuilende voertuigen zijn, een aanzienlijke achteruitgang [betekent] van het beschermingsniveau van het recht op gezondheid en van het recht op een gezond leefmilieu" en dat "[h]et uitstel van een maatregel tot verbetering van de luchtkwaliteit, waarvan de doeltreffendheid is erkend, (…) zelfs indien het tot twee jaar wordt beperkt, tot een aanzienlijke verslechtering [kan] leiden van de

---

nog steeds controles uitgevoerd tijdens deze periodes, maar de bestuurders en/of eigenaars van de voertuigen in overtreding krijgen een verwittiging in plaats van een boete. Er is sprake van een overtreding voor elke inbreuk op de artikel 3.2.16 tot en met 3.2.27 BWLKE en de uitvoeringsbesluiten hiervan (art. 3.4.1/1 BWLKE).

Het volgende voorbeeld kan gegeven worden: Een voertuig van categorie M1 met dieselmotor met Euronorm 5 begeeft zich op 10 januari 2025 in de lage-emissiezone. Dit vormt een overtreding. Aangezien het gaat om de eerste overtreding krijgt de bestuurder en/of eigenaar van het voertuig een waarschuwing en geen boete. Ditzelfde voertuig begeeft zich op 10 februari 2025 opnieuw in de LEZ: dit is een overtreding, maar op dat moment is de gedoogperiode van kracht. Er wordt geen boete opgelegd. Op 15 april 2025 rijdt het voertuigen opnieuw in de lage-emissiezone. De bestuurder van het voertuig zal een boete ontvangen aangezien de overgangsperiode en de gedoogperiode voorbij zijn.

Dit houdt ook in dat overgangsperiode geval per geval zal verschillen. Voor de voertuigen die de eerste 3 maanden in de LEZ rijden, wordt de overgangsperiode korter. Voor de voertuigen die pas later voor het eerst in de LEZ rijden, is de overgangsperiode langer. In de praktijk moeten we ook rekening houden met de gedoogperiode van 3 maanden die vanaf dan ook zal gelden na een waarschuwing. De gedoogperiode laat toe aan de administratie om de gegevens te verwerken om de waarschuwingsbrief of boetebrief te versturen."

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡

gezondheidstoestand van de personen die reeds ernstig lijden onder de luchtverontreiniging en die zich op het betrokken grondgebied bevinden".[19]

Vermits kan worden aangenomen dat de onmogelijkheid administratieve geldboetes op te leggen voor vastgestelde overtredingen tot 11 juni 2026 dezelfde feitelijke gevolgen heeft als een uitstel van de betrokken beperkingen tot die datum, komt het de afdeling Wetgeving voor dat op basis van de zo-even vermelde overwegingen van het Grondwettelijk Hof het voorstel een *aanzienlijke* achteruitgang van het beschermingsniveau meebrengt van het recht op gezondheid en van het recht op een gezond leefmilieu.

6.2. Die achteruitgang lijkt nog aanzienlijker in zoverre het voorstel, naast de voormelde overgangsperiode van zes maanden, voorziet in een gefaseerde boeteregeling voor a) motorvoertuigen van de categorieën M1, M2 en M3 van Klasse I, Klasse II, Klasse III, Klasse A, Klasse B, en van de categorieën N1-I, N1-II, N1-III, N2 en N3, indien ze een dieselmotor hebben die ten minste voldoet aan euronorm V of 5, 5a of 5b of een benzine- of aardgasmotor hebben die ten minste voldoet aan euronorm II of 2, en voor b) motorvoertuigen van de categorieën L3, L4 en L5 indien ze een benzinemotor hebben die ten minste voldoet aan euronorm II of 2.[20] Na afloop van de overgangsperiode van zes maanden, dit wil zeggen vanaf 11 juni 2026, bedraagt de geldboete 15 euro per overtreding gedurende de eerste twee daaropvolgende maanden, 25 euro per overtreding van de derde tot de zesde daaropvolgende maand en 50 euro per overtreding vanaf de zevende daaropvolgende maand, waarbij een gedoogperiode geldt van één maand (voorgesteld artikel 3.4.1/1, § 1*bis*, 2°, a) en b), en § 2, tweede lid, van het BWLKE).

6.2.1. Op grond van de bestaande boeteregeling wordt voor elke overtreding van de beperkingen van het toegangsrecht voor voertuigen tot de LEZ die vanaf 1 januari 2025 in werking zijn getreden, een boete van 350 euro opgelegd, met uitzondering van de eerste vaststelling van een overtreding, die nog valt onder de overgangsperiode, die hierdoor meteen ook ten einde komt. Er geldt daarbij een gedoogperiode van drie maanden.

De voorgestelde boeteregeling houdt voor de voormelde categorieën van motorvoertuigen vanuit pecuniair oogpunt een aanzienlijke verlaging in van de geldboetes die worden opgelegd voor overtredingen van de beperkingen van het toegangsrecht die vanaf 1 januari 2025 in werking zijn getreden. Voor dergelijke overtredingen worden er niet alleen pas vanaf 11 juni 2026 geldboetes opgelegd, maar ook blijven de boetebedragen gedurende zes maanden daarna op een zeer laag niveau in vergelijking met het boetebedrag van 350 euro volgens de bestaande boeteregeling. Hetzelfde geldt voor het uiteindelijke, hoogste boetebedrag, dat pas van toepassing is op overtredingen begaan vanaf 11 december 2026 en slechts 50 euro bedraagt. De omstandigheid dat de bestaande gedoogperiode wordt verkort van drie maanden tot één maand, doet daaraan geen afbreuk. Zonder exhaustief te zijn, kan op het volgende worden gewezen. Bestuurders die bijvoorbeeld eenmalig een overtreding begaan van de vanaf 1 januari 2025 ingevoerde beperkingen in de periode van 11 juni 2026 tot 11 december 2026, worden bestraft met een geldboete van hoogstens 25 euro, terwijl voor bestuurders die in diezelfde periode eenmalig

[19] GwH 11 december 2025, nr. 174/2025, B.7.4 en B.7.5.

[20] Wat betreft de vermelding van "motorvoertuigen van de categorieën L3, L4 en L5 indien ze een benzinemotor hebben die ten minste voldoet aan euronorm III of 3", zie opmerking 13.

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡

een overtreding begaan van de eerder ingevoerde beperkingen de beoogde geldboete 350 euro bedraagt. Bestuurders die bijvoorbeeld dagelijks een overtreding begaan in de periode van 11 juni 2026 tot 11 december 2026, worden bestraft met een totale geldboete van 130 euro, terwijl de totale geldboete op grond van de bestaande boeteregeling 700 euro bedraagt. Bestuurders die bijvoorbeeld eenmalig een overtreding begaan van de vanaf 1 januari 2025 ingevoerde beperkingen in de periode van 11 december 2026 tot 11 juni 2027, worden bestraft met een geldboete van 50 euro, terwijl voor bestuurders die in diezelfde periode eenmalig een overtreding begaan van de eerder ingevoerde beperkingen de beoogde geldboete 350 euro bedraagt. Bestuurders die bijvoorbeeld dagelijks een overtreding begaan in de periode van 11 december 2026 tot 11 juni 2027, worden bestraft met een totale geldboete van 300 euro, terwijl de totale geldboete op grond van de bestaande boeteregeling 700 euro bedraagt.

6.2.2. Uit de toelichting bij het voorstel blijkt dat de indieners menen dat voor overtredingen van de beperkingen van het toegangsrecht die vanaf 1 januari 2025 in werking zijn getreden, de voorgestelde lagere geldboetes verantwoord zijn, omdat die beperkingen een recentere ingangsdatum hebben, waardoor er minder tijd is verstreken om zich hieraan aan te passen, en betrekking hebben op voertuigen die minder vervuilend zijn dan de beperkingen die reeds eerder in werking zijn getreden.

Deze verantwoording gaat er aan voorbij dat artikel 5, § 1, van het LEZ-besluit reeds voorziet in een gefaseerde invoering van de beperkingen van het toegangsrecht tot de LEZ, in functie van precies de afnemende vervuilingsgraad van voertuigen, waarbij hun geleidelijke uitfasering even noodzakelijk is voor het bereiken van de doelstellingen van het luchtkwaliteitsplan. Bovendien strekken de voorgestelde overgangs- en gedoogperiode van respectievelijk zes maanden en één maand reeds ertoe om de bestuurders de tijd te geven om zich aan te passen aan de ingevoerde beperkingen.

Overigens houdt de voorgestelde boeteregeling in dat vanaf de zevende maand na de overgangsperiode van zes maanden, het boetebedrag blijvend en voor onbepaalde tijd 50 euro per overtreding bedraagt. Naarmate er meer tijd verstrijkt sinds de inwerkingtreding van de beperkingen van het toegangsrecht op 1 januari 2025, verliest het argument dat is afgeleid uit de noodzaak om bestuurders de tijd te geven om zich aan te passen derhalve in elk geval aan kracht en wordt het ingestelde verschil in behandeling des te nijpender.

6.2.3. De Raad van State stelt bovendien vast dat de aanzienlijke verlaagde geldboete voor deze overtredingen van de beperkingen van het toegangsrecht voor voertuigen tot de LEZ[21] niet het "doeltreffend, evenredig en afschrikkend"-karakter kunnen hebben als wordt vereist door de "Europese Richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit".[22] Artikel 30 van richtlijn 2008/50/EG en artikel 9 van richtlijn 2004/107/EG bepalen dat de sancties voor overtredingen of inbreuken op de tot uitvoering van deze richtlijnen vastgestelde nationale voorschriften "doeltreffend, evenredig en

[21] Eén van de maatregelen van het Gewestelijk lucht-klimaat-energieplan bedoeld in artikel 1.4.1, 3°, van het BWLKE.

[22] Artikel 3.1.1, 11°, van het BWLKE: "Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, Richtlijn 2004/107/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 december 2004 betreffende arseen, cadmium, kwik, nikkel en polycyclische aromatische koolwaterstoffen in de lucht en de wijzigingsrichtlijnen".

‡LW-AEDPDGFJ-HIICCUQ‡

afschrikkend" moeten zijn.[23] Het BWLKE zet de aangehaalde richtlijnen om in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.[24]

De voorgestelde boetebedragen lijken vooreerst niet in verhouding te staan met de ernst van de overtredingen van de beperkingen van het toegangsrecht, wanneer deze bedragen worden vergeleken met de bedragen van de administratieve geldboetes voor (louter administratieve) overtredingen van de informatie- en medewerkingsverplichtingen in het kader van de LEZ. Artikel 3.4.1/1, § 4, van het BWLKE voorziet immers in een administratieve geldboete van 25 euro voor de weigering tot het verstrekken van inlichtingen en elke onjuiste of onvolledige mededeling van inlichtingen door de personen die betalingen in het kader van de LEZ verschuldigd zijn, waaronder met name betalingen van boetes voor overtredingen van de toegangsbeperkingen. Daarnaast lijken de voorgestelde boetebedragen, die slechts eenmaal per maand kunnen worden opgelegd ongeacht het aantal begane overtredingen, weinig doeltreffend en afschrikkend afgezet tegen de bedragen van de retributies voor de tijdelijke toegang tot de LEZ, de zogenaamde 'LEZ-dagpas'. Artikel 6 van het LEZ-besluit bepaalt dat de LEZ-dagpas aan het motorvoertuig waarvoor deze werd aangeschaft, het recht geeft op toegang tot de LEZ op de kalenderdag waarvoor deze werd aangekocht tot en met 6.00 uur van de kalenderdag nadien en bepaalt dat een dergelijke dagpas maximaal 24 keer per kalenderjaar kan worden aangekocht en gebruikt door de betrokken nummerplaat. Het retributietarief bedraagt 20 euro voor motorvoertuigen die vallen onder de categorie L1, L2, L3, L4, L5, L6 en L7, 50 euro voor de voertuigen die vallen onder de categorie N2 en N3 en 35 euro voor alle andere betrokken voertuigen.

Uit het voorgaande volgt dat de voorgestelde bedragen van de administratieve geldboetes dermate laag zijn, in het bijzonder in vergelijking met administratieve geldboete voor louter administratieve overtredingen en met de retributiebedragen voor een LEZ-dagpas, dat ernstig kan worden betwijfeld of deze nog wel een afdoende doeltreffend, evenredig en afschrikkend karakter hebben voor de volgens de indieners van het voorstel "ongeveer 30.000 voertuigen" in het licht van de bedoeling van de ordonnantiegever met de invoering van een of meer permanente lage-emissiezones op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, met name het verminderen van de emissies van luchtverontreinigende stoffen door het verkeer, teneinde de luchtkwaliteit te verbeteren.

6.3. Die achteruitgang lijkt nog aanzienlijker in zoverre het voorstel, naast de voormelde overgangsperiode van zes maanden, zonder andere compenserende maatregelen voorziet in een lagere gefaseerde boeteregeling (oplopende bedragen van 15, 25 en 50 euro, met een gedoogperiode van één maand) voor elke overtreding van de beperkingen tot de lage emissiezone(s) die vanaf 1 januari 2028 (en vervolgens vanaf 2030, 2035 en 2036) in werking zullen treden, waardoor het beschermingsniveau blijvend aanzienlijk zal worden verlaagd.

6.3.1. De toelichting bij het voorgestelde artikel 3.4.1/1, § 1*bis*, 3°, van het BWLKE luidt:

> "- voor de beperkingen die vanaf 1 januari 2028 in werking treden, zal een soortgelijk mechanisme van geleidelijk oplopende bedragen gelden voor de voertuigen waarop die op dat moment van toepassing worden. Door daarop te anticiperen wordt de

[23] Vergelijk (in de context van consumentenbescherming): HvJ 27 maart 20014, C-565/12.

[24] Artikel 1.1.2, 4° en 6°, van het BWLKE.

‡LW-AEDPDGFJ-HIICCUQ‡

overgang in de tijd gespreid en wordt voorspelbaarheid geboden aan de burgers en beroepsbeoefenaars".

6.3.2. In zoverre de indieners menen dat ook voor overtredingen van de beperkingen van het toegangsrecht die in 2028, 2030, 2035 en 2036 in werking zullen treden, de voorgestelde lagere geldboetes verantwoord zijn, omdat die beperkingen een recentere ingangsdatum zullen hebben en betrekking hebben op voertuigen die minder vervuilend zijn dan de beperkingen die reeds voor 2025 in werking zijn getreden, kan verwezen worden naar de opmerkingen 6.2.2 en 6.2.3 die mutatis mutandis ook voor deze gefaseerde boeteregeling geldt.

6.4. Bijgevolg dient nog te worden nagegaan of er voor de aanzienlijke achteruitgang ten opzichte van de bestaande wetgeving een redelijke verantwoording wordt gegeven door de indieners van het voorstel.

6.4.1. De algemene toelichting bij het voorstel luidt:

"(…)

Door die plotse herinvoering van het oorspronkelijke tijdschema hebben de Brusselaars echter maar weinig tijd meer om zich te schikken naar de nieuwe deadline. Begeleidende maatregelen om de mobiliteitstransitie in goede banen te leiden, zijn noodzakelijker dan ooit. De opeenvolgende crisissen (pandemie, energiecrisis en nadien de torenhoge inflatie) hebben de financiële draagkracht van de Brusselse gezinnen en ondernemers ernstig aangetast.

De invoering van oplopende bedragen voor de boetes komt tegemoet aan een dubbele evenredigheidsvereiste, zowel op ecologisch als op sociaal vlak. Het is onrechtvaardig om eigenaars van een voertuig dat al lang de LEZ niet meer in mag (en waarvan de vervuilende uitstoot schadelijker is) en eigenaars van een voertuig dat pas onder het toepassingsgebied van de LEZ valt, even zwaar te beboeten. In het beschikkende gedeelte wordt daarom voorgesteld om de boetes op het hoogste niveau te behouden voor de categorieën die voor 2025 al verboden waren. Daarmee worden de vervuilendste voertuigen in het vizier genomen, waarvan de eigenaars al heel veel tijd hebben gekregen om zich aan te passen. Daarnaast wordt de voorkeur gegeven aan een geleidelijke aanpak voor voertuigen die vanaf 2025 de LEZ niet meer in mogen en die een minder grote impact op het milieu hebben dan de voorgaande categorieën.

De noodzaak om ervoor te zorgen dat het voertuig waarmee men rondrijdt, voldoet aan de nieuwe normen kan niet los worden gezien van de gevolgen die dat meebrengt op het vlak van werk en economie. Veel eenmanszaken en kleine ondernemingen, vooral in de bouwsector, de pakjesbezorging, de lokale handel en de thuiszorg, hebben slechts beperkte financiële ruimte en krijgen moeilijker toegang tot krediet dan grotere structuren. Voor die economische spelers vormt het vervangen van hun voertuig een grote structurele investering die de rendabiliteit en het voortbestaan van hun activiteit in het gedrang kan brengen.

Het gewest dient daarmee rekening te houden bij het bepalen van het tempo waarin het de transitie wil bewerkstelligen: de bescherming van de volksgezondheid en de strijd tegen vervuiling mogen niet ten koste gaan van de werkgelegenheid en het economische weefsel.

Dit voorstel van ordonnantie strekt ertoe in het licht van het arrest van het Grondwettelijk Hof van 11 september 2025 een wijziging door te voeren van de regeling voor de administratieve boetes die van toepassing zijn bij het overtreden van de regels met betrekking tot de beperking van de toegang tot de lage-emissiezone. Er dient op gewezen

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡

dat dit voorstel niets wijzigt aan het tijdschema dat vastgesteld is bij besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone. Het voorstel houdt evenmin een wijziging in van de boetes die van toepassing zijn voor voertuigen die voor de inwerkingtreding van de nieuwe fase uit de LEZ werden geweerd. Voorts wordt een onderscheid gemaakt tussen de overgangsperiode en de technische gedoogperiode. Er wordt een algemene overgangsperiode van zes maanden toegestaan. De specifieke gedoogperiode (waarschuwing zonder boete zodra de regeling van kracht wordt) bedraagt daarentegen één maand. Dit voorstel heeft tot doel om het bedrag van de boetes die worden opgelegd bij het niet naleven van de toegangsbeperkingen, af te stemmen op de vervuilingsgraad van de voertuigen. Concreet zal er voor voertuigen die pas sinds de fase 2025 geweerd worden uit de LEZ, een minder hoge administratieve boete worden opgelegd dan voor de oudere en dus sterker vervuilende voertuigen. Voorts wordt voor de volgende fasen voorzien in een overgangsperiode van zes maanden, overeenkomstig de gemiddelde duur van de voorgaande overgangsperioden. Die bedroeg in 2018 negen maanden en tussen 2019 en 2022 drie maanden.

Samengevat strekt dit voorstel van ordonnantie ertoe de geldende regeling voor de administratieve boetes te hervormen, zodat die beter afgestemd is op de vastgestelde vervuilingsgraad en zodat de burger een redelijke hoeveelheid tijd krijgt om zich aan te passen, zonder dat de eerbiediging van het recht op een gezond leefmilieu, zoals opgenomen in artikel 23 van de Grondwet, in het gedrang komt."

De toelichting bij het voorgestelde artikel 3.4.1/1, § 3, tweede lid, van het BWLKE luidt:

"Er wordt een nieuw lid ingevoegd waarin bepaald is dat voor de beperkingen die ingaan vanaf 1 januari 2025, geen administratieve geldboete wordt opgelegd gedurende de eerste zes maanden na de inwerkingtreding van de nieuwe beperkingen.

Door het begin van de overgangsperiode voor de beperkingen die onder de technische noemer 'fase 2025' vallen, vast te stellen op 11 december 2025, wordt tegemoetgekomen aan de noodzaak om rechtszekerheid te bieden na het arrest van het Grondwettelijk Hof. De nietigverklaring van het uitstel had namelijk tot gevolg dat de nieuwe beperkingen op die datum onmiddellijk van toepassing werden. Het is daarom van essentieel belang om ervoor te zorgen dat de in de ordonnantie bepaalde termijnen (met name de overgangsperiode die in een vrijstelling van zes maanden voorziet) niet met terugwerkende kracht worden ingekort en beginnen te lopen zodra het arrest werd uitgesproken, opdat de gebruikers daadwerkelijk tijd krijgen om zich aan te passen aan de gewijzigde wettelijke toestand.

Die maatregelen weerspiegelen de wens van de gewestelijke wetgever om een rechtvaardige overgang in te voeren, rekening houdend met de specifieke context die is ontstaan door de nietigverklaring van de 'uitstelordonnanties' door het Grondwettelijk Hof en met de aanzienlijke sociaal-economische gevolgen voor de betrokken gezinnen en beroepsbeoefenaars.

Die overgang doet geen afbreuk aan de milieudoelstelling van de LEZ, maar past de boeteregeling aan om ervoor te zorgen dat het systeem sociaal acceptabel blijft."

6.4.2. Uit de voormelde toelichting blijkt dat de indieners de invoering van een overgangsperiode tot 11 juni 2026 verantwoorden door te verwijzen naar de noodzaak om de rechtzoekenden een redelijke termijn te bieden om zich, na de vernietiging van de ordonnantie van 21 maart 2025 door het Grondwettelijk Hof bij het arrest van 11 december 2025, aan te passen aan de beperkingen van het toegangsrecht die vanaf 1 januari 2025 in werking zijn getreden.

‡LW-AEDPDGFJ-HIICCUQ‡

Het bestaan van deze noodzaak kan echter ernstig worden betwijfeld.[25] De beperkingen van het toegangsrecht die vanaf 1 januari 2025 in werking zijn getreden, werden reeds met ingang van 11 juli 2022 in artikel 5, § 1, 3°, van het LEZ-besluit ingevoegd.[26] De vanaf 1 januari 2025 vereiste overgang van een niet-toegelaten voertuig naar een voertuig dat volgens het tijdschema in artikel 5, § 1, 3°, van het LEZ-besluit is toegelaten, was derhalve reeds in 2022 voorzienbaar.

Verder zal er op 1 maart 2026 reeds meer dan drie maanden zijn verstreken sinds de vernietiging van de reeds bij arrest van 11 september 2025 geschorste ordonnantie van 21 maart 2025 door het Grondwettelijk Hof.

Bovendien wordt de noodzaak van een overgangsperiode tot 11 juni 2026 ook getemperd doordat het voorgestelde artikel 3.4.1/1, § 2, tweede lid, van het BWLKE ook voorziet in een gedoogperiode van één maand. De toelichting bij die bepaling van het voorstel luidt:

> "Een nieuw lid dat een gedoogperiode van één maand toevoegt voor de in §1bis bedoelde overtredingen, strekt ertoe de rechtszekerheid en billijkheid van het systeem te versterken. Die periode geeft de gebruikers de kans om daadwerkelijk kennis te nemen van de nieuwe regels en hun gedrag aan te passen zonder dat ze onmiddellijk een boete oplopen."

6.4.3. In zoverre de indieners de invoering van een overgangsperiode tot 11 juni 2026 verder verantwoorden door te verwijzen naar "de financiële draagkracht van de Brusselse gezinnen en ondernemers" en "de gevolgen (…) op het vlak van werk en economie", met name voor "eenmanszaken en kleine ondernemingen", waarvoor "(…) het vervangen van hun voertuig een grote structurele investering [vormt] die de rendabiliteit en het voortbestaan van hun activiteit in het gedrang kan brengen", moet er worden aan herinnerd dat het Grondwettelijk Hof dergelijke verantwoording niet heeft aanvaard in het kader van het uitstel van de volgende fase van de LEZ:

> "[…] Er wordt ook niet verduidelijkt hoeveel het werkelijk kost om van een niet-toegelaten voertuig over te gaan naar een voertuig dat volgens het oorspronkelijke tijdschema in de lage-emissiezone is toegelaten. Uit niets blijkt dat de aankoop van een tweedehandsvoertuig dat enkele jaren nieuwer is dan het oudere voertuig, waarin reeds in 2018 en meer nog in 2022 kon worden voorzien, de door de ordonnantiegever aangevoerde belangrijke hindernis vormt. Die bewering geldt des te meer voor zelfstandigen, die fiscale stimuli ter zake genieten. Ten slotte, zoals de verzoekende partijen opmerken, liet de geldende regeling reeds een zekere flexibiliteit toe voor de gebruikers die het meest afhankelijk zijn van hun voertuig, meer bepaald via een systeem van afwijkingen op de beperking van het toegangsrecht tot de lage-emissiezones, volgens de aard, het type en het

[25] Opmerkingen 2.2.2, 4.3.3 en 5.

[26] Bij artikel 3 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 30 juni 2022 'tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone gericht op de invoering van de criteria voor 2025 – 2036'.
Bij artikel 2 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 14 maart 2024 'tot wijziging, met het oog op het instellen van meer flexibiliteit voor mantelzorgers en personen met beperkte mobiliteit, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone' werd met ingang van 5 april 2024 in de tabel bepaald in artikel 5, § 1, 3°, van het LEZ-besluit een wijziging aangebracht voor de categorie van voertuigen L1, L2 met brandstof benzine, LPG, CNG. Die wijziging houdt een versoepeling in van de beperkingen van het toegangsrecht, vermits voertuigen van die categorie vanaf 2025 nog toegelaten zijn in de LEZ, terwijl de gewijzigde bepaling erin voorzag dat enkel voertuigen met een motor van ten minste euronorm 5 toegelaten zijn.

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡

gebruik van het betreffende motorvoertuig en volgens socio-economische criteria, evenals in geval van uitzonderlijke situaties die beperkt zijn in de tijd (artikel 8 van het besluit van 25 januari 2018), maar ook via een 'dagpas'-systeem waarmee toegang wordt verleend tot de zone (artikel 6 van hetzelfde besluit)."[27]

6.4.4. Rekening houdend met die elementen, kan de ingeroepen noodzaak om de rechtzoekenden een redelijke termijn te bieden om zich aan te passen aan de beperkingen van het toegangsrecht, de aanzienlijke achteruitgang van het beschermingsniveau van het recht op gezondheid en van het recht op een gezond leefmilieu die het voorstel met zich meebrengt, niet redelijk verantwoorden.

7. Op basis van het voorgaande is de conclusie dat de voorgestelde regeling in het licht van artikel 23, derde lid, 2° en 4° en artikel 7*bis*, eerste lid, van de Grondwet aan een grondig heronderzoek dient te worden onderworpen.

8. Het ingrijpend herwerken van het voorstel ter eerbiediging van de hiervoor aangehaalde grondwettelijke bepalingen, dringt zich des te meer op omdat in de tekst van het voorstel de werkelijke bedoeling van de indieners van het voorstel niet steeds tot uiting komt.

8.1. Het voorgestelde artikel 3.4.1/1, § 1*bis*, 2°, a) en b), en 3°, a), b) en c), van het BWLKE bepaalt telkens dat voor overtredingen van de beperkingen van het toegangsrecht een boete wordt opgelegd van een bedrag *per maand* gedurende een periode van een aantal maanden volgend op de overgangsperiode bedoeld in het voorgestelde artikel 3.4.1/1, § 3, tweede lid, van het BWLKE.

8.1.1. Gevraagd waarom er wordt voorzien in een boetebedrag per maand en niet per overtreding en hoe deze bepalingen concreet dienen te worden toegepast, antwoordde de gemachtigde:

"Le choix d'une période par mois est identique mutatis mutandis au modèle trimestriel actuellement applicable. Le système trimestriel actuel n'est pas un système par infraction.

Exemple n° 1 (régime actuellement applicable) : si un véhicule diesel EURO 4 est entré dans la zone de basses émissions en infraction de la réglementation applicable le 6 janvier 2025, il s'est vu imposer une amende de 350 EUR. Si ce même véhicule est à nouveau entré dans la zone de basses émissions le 12 février 2025, il ne se sera pas vu imposer une nouvelle amende, car une seule amende peut être imposée par trimestre. C'est uniquement à partir du 6 avril 2025 qu'une nouvelle amende de 350 EUR aurait pu être imposée.

Exemple n° 2 (en ce qui concerne le montant progressif de l'amende prévu par l'article 3.4.1/1, §§1er bis, 1°) : La proposition adapte ce système pour passer d'une logique trimestrielle à une logique mensuelle (NB : le montant mensuel de 116,67 EUR équivaut au tiers du montant trimestriel de 350 EUR).

Autrement dit, si le même véhicule diesel EURO 4 entre dans la zone de basses émissions le 6 janvier 2027, il se verra imposer une amende de 116,67 EUR. S'il commet une nouvelle infraction le 14 janvier 2027, il ne se verra pas imposer de nouvelle amende,

[27] GwH 11 december 2025, nr. 174/2025, B.8.2.

‡LW-AEDPDGFJ-HIICCUQ‡

car une seule amende peut être imposée par mois. Cependant, à partir du 6 février 2027, il se verra à nouveau imposer une amende de 116,67 EUR.

Exemple n° 3 (en ce qui concerne le montant progressif de l'amende prévu par l'article 3.4.1/1, §§1er bis, 2° et 3°) pour les véhicules nouvellement interdits le 1er janvier 2028, durant les mois de juillet et août 2028 – soit après la période transitoire de 6 mois prévue au § 3 – le montant de l'amende mensuel sera de 15 EUR. Autrement dit, si une infraction est commise le 5 juillet 2028, une amende de 15 EUR sera imposée. Néanmoins, une nouvelle amende de 15 EUR ne pourra pas être imposée avant le 5 août 2028. A partir du 1er septembre 2028, ce montant passera à 25 EUR et, à partir du 1er janvier 2029 à 50 EUR."

8.1.2. Uit het antwoord van de gemachtigde blijkt dat de indieners wel degelijk beogen dat er een boete wordt opgelegd per overtreding van de beperking van het toegangsrecht, met dien verstande dat er vanaf de overtreding een gedoogperiode geldt van één maand tijdens dewelke er geen administratieve boete wordt opgelegd voor elke nieuwe inbreuk begaan met hetzelfde voertuig. Het bedrag van de boete varieert daarbij in functie van het aantal maanden dat is verstreken sinds de overgangsperiode.

Het voorgestelde artikel 3.4.1/1, § 2, tweede lid, van het BWLKE voorziet in een gedoogperiode van één maand, in overeenstemming met de werkelijke bedoeling van de indieners. Het voorgestelde artikel 3.4.1/1, § 1*bis*, 2°, a) en b), en 3°, a), b) en c), van het BWLKE voorziet daarnaast echter telkens in een boete van een bedrag per maand, hetgeen zo zou kunnen worden begrepen dat voor één overtreding meerdere, maandelijkse geldboetes worden opgelegd. Gelet op het bepaalde in het voorgestelde artikel 3.4.1/1, § 2, tweede lid, van het BWLKE zijn de bewoordingen "per maand" echter overbodig en worden ze beter weggelaten.

8.2. Het voorstel houdt ook in dat voor elke overtreding van de beperkingen van het toegangsrecht tot de LEZ die vóór 1 januari 2025[28] in werking zijn getreden, een geldboete van 116,67 euro wordt opgelegd, waarbij een gedoogperiode geldt van één maand (voorgestelde artikel 3.4.1/1, § 1*bis*, 1°, en § 2, tweede lid, van het BWLKE).[29]

8.2.1. De algemene toelichting bij het voorstel luidt:

"(…) In het beschikkende gedeelte wordt daarom voorgesteld om de boetes op het hoogste niveau te behouden voor de categorieën die voor 2025 al verboden waren.(…)".

De toelichting bij het voorgestelde artikel 3.4.1/1, § 1*bis*, 1°, van het BWLKE luidt:

"- voor de beperkingen die voor 31 december 2024 zijn ingegaan, blijft de boete 116,67 euro per maand bedragen (wat overeenkomt met 350 euro per kwartaal). Het

[28] Wat betreft de vermelding van 31 december 2024 als scharnierdatum van de inwerkingtreding van beperkingen van het toegangsrecht, zie opmerking 11.

[29] Overeenkomstig artikel 20, eerste lid, van het LEZ-besluit werd voor de voertuigen die zijn uitgesloten, in uitvoering van artikel 5 van dit besluit, vanaf het jaar 2018 in de LEZ, de overgangsperiode, zoals voorzien in artikel 3.4.1/1 § 3, van het BWLKE, bepaald op 9 maanden te tellen vanaf 1 januari 2018. Deze overgangsperiode is derhalve afgelopen op 30 september 2018.

Overeenkomstig artikel 20, tweede lid, van het LEZ-besluit werd voor de voertuigen die door de verstrenging van de toegangscriteria van de LEZ niet meer toegelaten zijn vanaf 2019, 2020 en 2022, in uitvoering van artikel 3.4.1/1 § 3, van het BWLKE, in een overgangsperiode van 3 maanden voorzien. Deze overgangsperiodes zijn derhalve afgelopen op respectievelijk 31 maart 2019, 31 maart 2020 en 31 maart 2022.

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡

> is de bedoeling om zo de kwartaalboete om te vormen tot een maandelijkse boete. Deze bepaling is bovendien bedoeld om de samenhang te behouden met de bestaande regeling voor de door de gebruikers reeds lang gekende en geldende beperkingen."

8.2.2. Anders dan de indieners aannemen, heeft het voorstel niet louter tot gevolg dat de bestaande 'kwartaalboete' van 350 euro wordt omgevormd tot een equivalente 'maandelijkse boete' van 116,67 euro. Op grond van de bestaande boeteregeling wordt voor elke overtreding van de beperkingen van het toegangsrecht tot de LEZ die voor 1 januari 2025 in werking zijn getreden, een boete van 350 euro opgelegd, waarbij geen boete wordt opgelegd voor elke nieuwe inbreuk begaan met hetzelfde voertuig tijdens een periode van drie maanden vanaf de overtreding waarvoor de boete werd opgelegd. De voormelde aanname van de indieners veronderstelt bijgevolg dat een overtreding waarvoor een boete wordt opgelegd, steeds wordt gevolgd door nieuwe overtredingen met hetzelfde voertuig na respectievelijk precies één maand en twee maanden. Voor alle andere gevallen houdt de voorgestelde boeteregeling een verlaging van het boetebedrag in. Voor overtredingen die bijvoorbeeld niet worden gevolgd door een nieuwe overtreding met hetzelfde voertuig binnen een periode van drie maanden vanaf de eerste, bedraagt het een aanzienlijke verlaging met twee derden, oftewel 233,33 euro.

8.3. Dezelfde vaststelling geldt voor het voorgestelde artikel 3.4.1/1, § 1*bis*, 2°, c), van het BWLKE, dat voor overtredingen door bepaalde voertuigen van de beperkingen van het toegangsrecht tot de LEZ die vanaf 1 januari 2025 in werking zijn getreden, bepaalt dat de geldboete overeenstemt met het bedrag bedoeld in het voorgestelde artikel 3.4.1/1, § 1*bis*, 1°, van het BWLKE.

De toelichting bij het voorgestelde artikel 3.4.1/1, § 1*bis*, 2°, c), van het BWLKE luidt:

> "voor de andere voertuigen blijft het bedrag van de geldboete gelijk aan het bedrag dat van toepassing was op de eerdere beperkingen, om te vermijden dat verwarring zou ontstaan of de algemene boeteregeling zou worden afgezwakt".

9. Het verdere onderzoek hierna van het voorstel moet dan ook onder dat voorbehoud (opmerkingen 4.1 tot 8.3) worden gelezen.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 2

10. Het voorgestelde artikel 3.4.1/1, § 1*bis*, inleidende zin, van het BWLKE stelt administratieve geldboetes vast "voor elke overtreding van de beperkingen van het toegangsrecht voor voertuigen tot de lage-emissiezone(s) zoals bedoeld in artikel 3.2.16, §2, eerste lid *en volgende* en in de bijhorende uitvoeringsbesluiten".

Gevraagd of het de bedoeling is dat deze administratieve geldboetes ook gelden voor overtredingen van de regeling betreffende afwijkingen van de beperkingen van het toegangsrecht die is bepaald overeenkomstig artikel 3.2.16, § 2, tweede lid, van het BWLKE, met name de regeling bepaald in artikel 5, § 2, van het LEZ-besluit, antwoordde de gemachtigde:

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡

"Non. Les amendes administratives visées à l'article 3.4.1/1, § 1er bis ne sont applicables qu'aux infractions aux restrictions au droits d'accès, pas aux infractions liées aux dérogations."

In het voorgestelde artikel 3.4.1/1, § 1*bis*, inleidende zin, van het BWLKE dient derhalve te worden verwezen naar enkel artikel 3.2.16, § 2, eerste lid, van het BWLKE en de bijhorende uitvoeringsbesluiten.

11. Gevraagd waarom het voorgestelde artikel 3.4.1/1, § 1*bis*, 1°, van het BWLKE de zinsnede "vóór 31 december 2024" vermeldt, en niet de zinsnede "vóór 1 januari 2025", antwoordde de gemachtigde:

"Le choix s'est fait sur base du dernier jour avant l'entrée en vigueur du jalon 2025. Pour plus de clarté, la proposition sera adaptée et les mots 'avant le 31 décembre 2024' seront remplacés par 'avant le 1er janvier 2025'."

Het voorgestelde artikel 3.4.1/1*bis*, 1°, van het BWLKE dient inderdaad in die zin te worden aangepast.

12. Het voorgestelde artikel 3.4.1/1, § 1*bis*, 2°, b), van het BWLKE geldt enkel voor motorvoertuigen van de categorieën L3, L4 en L5 die een benzinemotor hebben. Dit houdt in dat motorvoertuigen van de categorieën L3, L4 en L5 die een LPG- of CNG-motor hebben en die vanaf 1 januari 2025 de LEZ binnenrijden, in beginsel strenger worden bestraft, terwijl uit de tabel in artikel 5, § 1, 3°, van het LEZ-besluit blijkt dat eenzelfde toegangsbeperking geldt voor motorvoertuigen van de categorieën L3, L4 en L5 die een LPG- of CNG-motor hebben.

Voor dit verschil in behandeling dient een afdoende verantwoording voorhanden te zijn in het licht van het gelijkheidsbeginsel.

13. Het voorgestelde artikel 3.4.1/1, § 1*bis*, 2°, b), van het BWLKE stelt de boetebedragen vast voor overtredingen van de beperkingen van het toegangsrecht "voor motorvoertuigen van de categorieën L3, L4 en L5 indien ze een benzinemotor hebben die ten minste voldoet aan euronorm III of 3". Uit de tabel in artikel 5, § 1, 3°, van het LEZ-besluit blijkt dat motorvoertuigen van de categorieën L3, L4 en L5 die een benzinemotor hebben die ten minste voldoet aan euronorm 3, nog toegelaten zijn vanaf 1 januari 2025.

Hierop gewezen, gaf de gemachtigde aan dat dit een vergissing betreft.

Het voorgestelde artikel 3.4.1/1, § 1*bis*, 2°, b), van het BWLKE dient inderdaad nog te worden aangepast. Met name dient daarin de zinsnede "die ten minste voldoet aan euronorm III of 3" te worden weggelaten, aangezien er voor motorvoertuigen van de categorieën L3, L4 en L5 pas vanaf 1 januari 2025 toegangsbeperkingen gelden en de inleidende zin van het voorgestelde artikel 3.4.1/1, § 1*bis*, 2°, van het BWLKE reeds vermeldt dat die bepaling betrekking heeft op overtredingen van die beperkingen.

14. Het voorgestelde artikel 3.4.1/1, § 1*bis*, 2°, c), van het BWLKE bepaalt dat "voor alle andere voertuigen" de geldboete overeenstemt met het bedrag bedoeld in het voorgestelde

‡LW-AEDPDGFJ-HIICCUQ‡

artikel 3.4.1/1, § 1*bis*, 1°, van het BWLKE. Rekening houdende met de motorvoertuigen die reeds worden gevat door het voorgestelde artikel 3.4.1/1, § 1*bis*, 2°, a) en b), van het BWLKE, gaat het om de volgende in de tabel in artikel 5, § 1, 3°, van het LEZ-besluit bedoelde motorvoertuigen: motorvoertuigen van de categorieën L1, L2, L3, L4, L5, L6 en L7 met een dieselmotor.

Gevraagd om, in het licht van het grondwettelijke gelijkheidsbeginsel, te verantwoorden waarom deze motorvoertuigen worden onderworpen aan een andere boeteregeling dan de overige motorvoertuigen, antwoordde de gemachtigde:

> "Bien que les restrictions d'accès à la zone de basses émissions soient nouvelles pour ces véhicules, il s'agit de véhicules plus polluants. Il est dès lors justifié de leur appliquer une amende administrative plus importante que pour les véhicules moins polluants."

De Raad van State, afdeling Wetgeving, neemt kennis van de door de gemachtigde verstrekte toelichting. De Raad beschikt *in casu* evenwel niet over de nodige technische kennis om die toelichting te toetsen aan de vereisten die uit het gelijkheidsbeginsel voortvloeien.

15. Gevraagd of het voorgestelde artikel 3.4.1/1, § 1*bis*, 3°, van het BWLKE enkel betrekking heeft op overtredingen van de beperkingen van het toegangsrecht tot de LEZ die ingaan op 1 januari 2028, of ook op de beperkingen die daarna nog zullen ingaan, antwoordde de gemachtigde:

> "L'article 3.4.1/1, §1er bis, 3° vise également les restrictions qui entreront en vigueur après le 1er janvier 2028. C'est pour cette raison que l'article précise 'Pour toute infraction aux restrictions au droit d'accès des véhicules à la ou aux zones de basses émissions entrées en vigueur à partir du 1er janvier 2027'."

Het is aangewezen dit duidelijker tot uiting te brengen in de tekst van het voorstel.

16. In de Nederlandse tekst van zowel artikel 2, punt 2, als artikel 2, punt 4, van het voorstel moeten de woorden waartussen de nieuw ingevoegde woorden worden ingevoegd correct worden weergegeven. De woorden "en onder voorbehoud van het tweede lid" dienen te worden ingevoegd in artikel 3.4.1/1, § 2, eerste lid, van het BWLKE tussen de woorden "In afwijking van § 1" en de woorden "mag de Regering" en in artikel 3.4.1/1, § 3, eerste lid, van het BWLKE tussen de woorden "in afwijking van § 1" en "voorzien in".

*

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡

1. En application de l'article 84, § 3, alinéa 1er, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation a fait porter son examen essentiellement sur la compétence de l'auteur de l'acte, le fondement juridique [1] et l'accomplissement des formalités prescrites.

*

PORTÉE DE LA PROPOSITION

2. La proposition d'ordonnance soumise pour avis a pour objet d'instaurer un nouveau régime pour les amendes administratives infligées en cas de violation des règles en matière de restriction au droit d'accès à la zone de basses émissions [2] (abrégée en « LEZ ») dans la Région de Bruxelles-Capitale, l'objectif étant d'instaurer un principe de proportionnalité entre le degré de pollution du véhicule et l'amende prévue.

2.1. L'article 1.2.1, alinéa 1er, de l'ordonnance du 2 mai 2013 'portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie (ci-après : COBRACE) définit les objectifs du code. Selon cette disposition, le code poursuit entre autres les objectifs suivants :

> « 1° l'intégration des politiques régionales de l'air, du climat et de l'énergie ;
>
> (…)
>
> 6° la diminution des impacts environnementaux résultant des besoins en mobilité ;
>
> 7° l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air […] afin de prévenir et réduire les effets nocifs pour la santé et l'environnement ;
>
> 8° la réduction des émissions de polluants atmosphériques précurseurs d'ozone troposphérique, acidifiants et eutrophisants, des gaz à effet de serre, des polluants organiques persistants (...) ; (...) ».

Aux termes de l'alinéa 2 de cette disposition, les mesures adoptées par ou en vertu de ce code pour atteindre ces objectifs prennent en considération les diverses implications au niveau social et économique.

2.2.1. Constituant l'une des dispositions spécifiques relatives à la qualité de l'air et aux émissions de polluants atmosphériques, l'article 3.2.16 du COBRACE charge le Gouvernement de définir une ou plusieurs zones de basses émissions sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale applicable(s) de façon permanente afin d'améliorer la qualité de l'air, la restriction du droit d'accès des véhicules à la ou aux LEZ étant liée aux émissions de polluants atmosphériques du véhicule à moteur.

---

[1] S'agissant d'une proposition d'ordonnance, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

[2] Selon l'article 3.1.1, 41°, du COBRACE, il s'agit de la « zone au sens de l'article 2.63 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ». L'article 2.63 précité de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 dispose : « 'Zone de basses émissions', une zone dont l'accès aux véhicules motorisés fait l'objet d'une politique d'accès sélective justifiée par des motifs liés à la qualité de vie, en particulier à cause des nuisances provoquées par ces véhicules motorisés sur l'environnement et la santé par la mauvaise qualité de l'air ; le début de la zone est signalé par le signal F117 et la fin par le signal F118 ».

‡LW-AEDPDGFJ-HIICCUQ‡

2.2.2. Cette habilitation a été mise en œuvre par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 'relatif à la création d'une zone de basses émissions' (ci-après : arrêté LEZ).

L'article 4 de l'arrêté LEZ instaure une LEZ sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. La LEZ couvre l'intégralité des 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale [3].

L'article 5 de l'arrêté LEZ prévoit que l'accès à la LEZ est uniquement autorisé pour les véhicules motorisés qu'il détermine, selon un échéancier progressif en cinq phases (du 1er janvier au 31 décembre 2018, du 1er janvier au 31 décembre 2019, du 1er janvier 2020 au 31 décembre 2021, du 1er janvier 2022 au 31 décembre 2024, et à partir du 1er janvier 2025). Pour la phase débutant le 1er janvier 2025, l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 30 juin 2022 'modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions visant à introduire les critères pour la période 2025-2036' a établi un échéancier plus précis, inscrit dans un tableau pour les années 2025, 2028, 2030, 2035 et 2036 [4].

[3] Https://lez.brussels/mytax/fr/practical?tab=ZoneLEZ.

[4] L'article 5, § 1er, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 s'énonce comme suit :
« § 1er. Sans préjudice du paragraphe 2, compte tenu des émissions de polluants atmosphériques du véhicule concerné, l'accès à la zone de basses émissions est uniquement autorisé pour :
1° les véhicules dont le moteur n'émet aucun polluant atmosphérique, tels que les véhicules électriques et les véhicules qui fonctionnent à hydrogène ;
2° les véhicules à moteur de la catégorie M1, M2 et M3 de Classe I, Classe II, Classe III, Classe A, Classe B, N1-I, N1-II et N1-III qui remplissent les conditions suivantes :
a) à partir du 1er janvier 2018 jusqu'au 31 décembre 2018 :
1) dont le moteur diesel répond au moins à l'euronorme II ou 2 ;
2) avec moteur à essence ou au gaz naturel ;
b) à partir du 1er janvier 2019 jusqu'au 31 décembre 2019 :
1) dont le moteur diesel répond au moins à l'euronorme III ou 3 ;
2) dont le moteur à essence ou au gaz naturel répond au moins à l'euronorme II ou 2 ;
c) à partir du 1er janvier 2020 jusqu'au 31 décembre 2021 :
1) dont le moteur diesel répond au moins à l'euronorme IV ou 4 ;
2) dont le moteur à essence ou au gaz naturel répond au moins à l'euronorme II ou 2 ;
d) à partir du 1er janvier 2022 jusqu'au 31 décembre 2024 :
1) dont le moteur diesel répond au moins à l'euronorme V ou 5, 5a ou 5b ;
2) dont le moteur à essence ou au gaz naturel répond au moins à l'euronorme II ou 2 ;
3° à partir du 1er janvier 2025, en fonction de leur catégorie, carburant et norme euro, les véhicules tels que mentionnés dans le tableau suivant selon l'échéancier déterminé par le même tableau :

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡

2.3. Par l'ordonnance du 17 octobre 2024 'visant à fixer la mise en œuvre de la prochaine phase de la zone de basses émissions (LEZ) au 1er janvier 2027', le législateur régional bruxellois entendait reporter l'entrée en vigueur de la phase suivante de la LEZ qui, conformément à l'arrêté LEZ, était normalement fixée au 1er janvier 2025 [5], au 1er janvier 2027 [6]. L'intention était de permettre l'accès à la LEZ aux véhicules qui, en vertu de l'article 5, § 1er, 2°, d), et § 2, 18°, de l'arrêté LEZ, auraient bien encore pu y accéder dans la phase qui s'est terminée le 31 décembre 2024, mais qui, sur la base de l'article 5, § 1er, 3°, de l'arrêté LEZ, n'y auraient plus eu accès à partir du 1er janvier 2025. Nonobstant le libellé de l'ordonnance précitée, il ressort de la lecture de l'article 3.2.16, § 6, du COBRACE, inséré par cette ordonnance, qu'aucune modification n'a eu lieu en ce qui concerne les véhicules autorisés et interdits à partir de 2025 dans la LEZ.

Les restrictions d'accès à la LEZ visées à l'article 5, § 1er, 3°, de l'arrêté LEZ sont par conséquent entrées en vigueur le 1er janvier 2025 [7], bien que dans les faits, l'administration ait jugé que l'échéance envisagée avait été reportée [8].

2.4. L'ordonnance du 21 mars 2025 'modifiant l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie en vue d'autoriser, jusqu'au 31 décembre 2026, l'accès de certains véhicules à la zone de basses émissions' a prévu à partir du 1er janvier 2025 que l'accès des véhicules à moteur pour lesquels, sur la base de l'article 5, § 1er,

Catégories de véhicules	Carburant	2025	2028	2030	2035	2036
M1	Diesel	Minimum Euro 6	Minimum Euro 6d	Interdiction	Interdiction	Interdiction
	Essence, LPG, CNG	Minimum Euro 3	Minimum Euro 4	Minimum Euro 6d	Interdiction	Interdiction
N1-I	Diesel	Minimum Euro 6	Minimum Euro 6d	Interdiction	Interdiction	Interdiction
	Essence, LPG, CNG	Minimum Euro 3	Minimum Euro 4	Minimum Euro 6d	Interdiction	Interdiction
N1-II; N1-III; M2	Diesel	Minimum Euro 6	Minimum Euro 6d-TEMP	Minimum Euro 6d	Interdiction	Interdiction
	Essence, LPG, CNG	Minimum Euro 3	Minimum Euro 4	Minimum Euro 6d	Interdiction	Interdiction
M3 de classe I, II, et A	Diesel	Minimum Euro VI	Minimum Euro VI	Minimum Euro VI	Minimum Euro VId	Interdiction
	Essence, LPG, CNG	Minimum Euro III	Minimum Euro IV	Minimum Euro VI	Minimum Euro VId	Interdiction
M3 de classe III et B	Diesel	Minimum Euro VI	Minimum Euro VI	Minimum Euro VI	Minimum Euro VId	Minimum Euro VIe
	Essence LPG, CNG	Minimum Euro III	Minimum Euro IV	Minimum Euro VI	Minimum Euro VId	Minimum Euro VIe
N2; N3	Diesel	Minimum Euro VI	Minimum Euro VI	Minimum Euro VId	Minimum Euro VIe(*)	Minimum Euro VIe(*)
	Essence, LPG, CNG	Minimum Euro III	Minimum Euro IV	Minimum Euro VId	Minimum Euro VIe(*)	Minimum Euro VIe(*)
L1, L2	Diesel	Interdiction	Interdiction	Interdiction	Interdiction	Interdiction
	Essence, LPG, CNG	[6][Autorisé][6]	[6][Minimum Euro 5][6]	Interdiction	Interdiction	Interdiction
L3, L4, L5, L6, L7	Diesel	Interdiction	Interdiction	Interdiction	Interdiction	Interdiction
	Essence, LPG, CNG	Minimum Euro 3(**)	Minimum Euro 4	Minimum Euro 5	Interdiction	Interdiction

(*) *
uniquement pour N2 dont la masse réf. > 2 610 kg et les N3
(**) **
uniquement pour L3, L4, L5

»

[5] Voir plus particulièrement l'article 5, § 1er, 3°, de l'arrêté LEZ.

[6] Voir les développements de la proposition d'ordonnance proprement dite (*Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2024, n° A-10/1, pp. 2-6) et la justification de l'amendement n° 8 qui a donné lieu à la formulation concrète de l'alinéa 1er de l'article 3.2.16, § 6, du COBRACE (*Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2024, n° A-10/2, p. 45).

[7] Voir C.C., 11 décembre 2025, n° 174/2025, B.1.4-B.1.5.

[8] Voir C.C., 11 décembre 2025, n° 174/2025, B.6.1.

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡

3°, de l'arrêté LEZ, l'accès à la LEZ n'est plus autorisé à partir du 1er janvier 2025, est encore autorisé jusqu'au 31 décembre 2026 inclus [9].

2.5. Par son arrêt n° 174/2025 du 11 décembre 2025, la Cour constitutionnelle a annulé l'ordonnance du 21 mars 2025, suspendue par l'arrêt n° 115/2025 du 11 septembre 2025.

Les développements de la proposition précisent à cet égard :

> « Suite à l'introduction d'un recours, la Cour constitutionnelle, par son arrêt n° 115/2025 du 11 septembre 2025, a suspendu l'ordonnance du 21 mars 2025 reportant la phase 2025 au 1er janvier 2027. La Cour a jugé que ce report constituait 'un recul significatif du degré de protection du droit à la santé et du droit à un environnement sain' (article 23 de la Constitution) non justifié. En conséquence, le calendrier initial de la LEZ a été rétabli avec effet immédiat. Le Ministre a annoncé qu'environ 30.000 véhicules sont encore concernés par la dernière interdiction et qu'à partir du 1er janvier 2026, les véhicules EURO5 diesel et EURO2 essence recevront un avertissement pour leur rappeler qu'ils ne peuvent plus rouler en Région bruxelloise. S'ils continuent à rouler au-delà du 31 mars, les premières amendes de 350 euros sont prévues dès le 1er avril ».

2.6. L'article 3.4.1/1, § 1er, du COBRACE prévoit qu'une amende administrative est infligée pour toute infraction aux articles 3.2.16 à 3.2.27 et à leurs arrêtés d'exécution, et que la période transitoire terminée, le montant de l'amende s'élève à 350 euros.

2.6.1. L'article 3.4.1/1, § 2, du COBRACE dispose que par dérogation au § 1er, le Gouvernement est habilité à prévoir des périodes de tolérance. Pendant ces périodes ininterrompues, aucune amende administrative n'est infligée pour toute infraction commise avec le même véhicule.

L'article 19 de l'arrêté LEZ introduit des périodes de latence. Il s'agit d'une période ininterrompue de trois mois à partir de l'infraction pour laquelle l'amende ou l'avertissement dans la situation d'une période de transition en exécution de l'article 20 de l'arrêté LEZ a été infligée.

2.6.2. L'article 3.4.1/1, § 3, du COBRACE dispose que par dérogation au § 1er, le Gouvernement est habilité à prévoir des périodes transitoires, c'est-à-dire des périodes ininterrompues au début de chaque nouvelle phase de la LEZ pendant lesquelles aucune amende administrative n'est infligée pour toute infraction commise. Les contrôles restent effectifs durant ces périodes, mais des avertissements seront adressés aux conducteurs et/ou propriétaires des véhicules en infraction en lieu et place des amendes.

---

[9] L'article 2 de l'ordonnance du 21 mars 2025 a remplacé l'article 3.2.16, § 6, du COBRACE. Consécutivement à ce remplacement, cette disposition s'énonçait comme suit :

« Outre les véhicules à moteur pour lesquels l'accès à la zone de basses émissions a déjà été autorisé après le 1er janvier 2025 en vertu de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions, sont autorisés à accéder à la zone de basses émissions jusqu'au 31 décembre 2026 inclus :

1° les véhicules à moteur des catégories M1, M2 et M3 de Classe I, Classe II, Classe III, Classe A, Classe B, et des catégories N1-I, N1-II et N1-III, s'ils ont un moteur diesel qui répond au moins à l'euronorme V ou 5, 5a ou 5b, ou un moteur à essence ou au gaz naturel qui répond au moins à l'euronorme II ou 2 ;

2° les véhicules à moteur des catégories N2, N3, L1, L2, L3, L4, L5, L6 et L7 ».

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡

L'article 20 de l'arrêté LEZ prévoit des périodes transitoires pour les différentes phases de la LEZ. L'alinéa 3 de cet article dispose que pour les véhicules qui sont nouvellement exclus de la zone de basses émissions en vertu du renforcement de la réglementation lié à l'entrée en vigueur de la phase de la zone de basses émissions pour l'année 2025 et les années suivantes, la période transitoire se termine, par véhicule concerné, le jour où une première infraction a été constatée pour le véhicule concerné.

3. L'article 2 de la proposition entend modifier le régime des amendes administratives prévu à l'article 3.4.1/1 du COBRACE.

3.1. L'article 2, 1, de la proposition insère à l'article 3.4.1/1 du COBRACE un paragraphe 1er*bis* prévoyant un régime en matière d'amendes administratives qui déroge au paragraphe 1er pour toute infraction aux restrictions au droit d'accès des véhicules à la ou aux LEZ visées à l'article 3.2.16, § 2, alinéas 1er et suivants, du COBRACE et à ses arrêtés d'exécution. Le régime dérogatoire visé peut se résumer comme suit.

3.1.1. Pour toute infraction aux restrictions au droit d'accès à la ou aux LEZ entrées en vigueur avant le 31 décembre 2024, le montant de l'amende s'élève à 116,67 euros.

3.1.2. Pour toute infraction aux restrictions au droit d'accès à la ou aux LEZ entrées en vigueur à partir du 1er janvier 2025, le montant de l'amende s'élève à :

3) pour les véhicules à moteur des catégories M1, M2 et M3 de Classe I, Classe II, Classe III, Classe A, Classe B, et des catégories N1-I, N1-II, N1-III, N2 et N3, s'ils ont un moteur diesel qui répond au moins à l'euronorme V ou 5, 5a ou 5b, ou un moteur à essence ou au gaz naturel qui répond au moins à l'euronorme II ou 2, et pour les véhicules à moteur des catégories L3, L4, L5 s'ils ont un moteur essence qui répond au moins à l'euronorme III ou 3 : 15 euros par mois durant les deux premiers mois suivant la période transitoire visée, 25 euros par mois du troisième au sixième mois suivant la période transitoire visée, et 50 euros par mois à partir du septième mois suivant la période transitoire visée ;

4) pour tous les autres véhicules, le montant de l'amende est celui visé au point 3.1, à savoir 116,67 euros.

3.1.3. Pour toute infraction aux restrictions au droit d'accès à la ou aux LEZ entrées en vigueur à partir du 1er janvier 2028, le montant de l'amende pour les véhicules nouvellement interdits d'accès s'élève à 15 euros par mois durant les deux premiers mois suivant la période transitoire visée, 25 euros par mois du troisième au sixième mois suivant la période transitoire visée, et 50 euros par mois à partir du septième mois suivant la période transitoire visée.

3.2. L'article 2, points 2 et 3, de la proposition visent à instaurer à l'article 3.4.4/1, § 2, du COBRACE une période de tolérance d'un mois pour les infractions visées au § 1er*bis* proposé.

3.3. L'article 2, points 4 et 5, de la proposition a pour objet d'instaurer à l'article 3.4.4/1, § 3, du COBRACE une période transitoire qui, par dérogation au § 1er*bis* proposé, prévoit que pendant les six premiers mois suivant l'entrée en vigueur de nouvelles restrictions au droit d'accès des véhicules à la ou aux LEZ, aucune amende administrative n'est infligée pour toute infraction

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡

commise. Il est en outre précisé que cette période transitoire s'applique également pour les restrictions entrées en vigueur à partir du 1er janvier 2025, le délai de six mois commençant pour ces dernières à courir à partir du 11 décembre 2025 [10].

3.4. L'article 3 de la proposition dispose que l'ordonnance à adopter entre en vigueur le 1er mars 2026.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

4.1. L'article 23 de la Constitution dispose que chacun a le droit de mener une vie conforme à la dignité humaine. À cette fin, les différents législateurs garantissent, en tenant compte des obligations correspondantes, les droits économiques, sociaux et culturels, et déterminent les conditions de leur exercice. L'article 23 de la Constitution ne précise pas ce qu'impliquent ces droits dont seul le principe est exprimé, chaque législateur étant chargé de les garantir, conformément à l'alinéa 2 de cet article, en tenant compte des obligations correspondantes.

L'article 23, alinéa 3, 2° et 4°, de la Constitution, qui range le droit à la protection de la santé et le droit à la protection d'un environnement sain parmi les droits économiques, sociaux et culturels qu'il consacre, charge les législateurs compétents de garantir le droit à la protection de la santé et le droit à la protection d'un environnement sain.

L'article 23, alinéa 3, 2° et 4°, de la Constitution contient une obligation de *standstill* qui interdit au législateur compétent de réduire significativement, sans justification raisonnable, le degré de protection offert par la législation applicable [11].

La Cour constitutionnelle a souligné à ce propos que la protection de l'environnement et de la santé relève d'une préoccupation sociale essentielle et qu'il est particulièrement important, pour la protection de la santé humaine et de l'environnement, d'éviter, de prévenir ou de réduire les émissions de polluants [12].

4.2. Conformément à l'article 7*bis,* alinéa 1er, de la Constitution, l'État fédéral, les communautés et les régions doivent, dans l'exercice de leurs compétences respectives, poursuivre les objectifs d'un développement durable, dans ses dimensions sociale, économique et environnementale, en tenant compte de la solidarité entre les générations. Au cours des travaux préparatoires de la révision de la Constitution en vue d'y insérer un titre Ier*bis* et un article 7*bis* relatif au développement durable comme objectif de politique générale, il a été souligné que la dimension environnementale du développement durable comprenait également le « réchauffement climatique que d'autres devront supporter » (*Doc. parl.*, Sénat, 2005-2006, n° 3-1778/2, p. 54).

4.3.1. L'article 1.2.1 du COBRACE (observation 2.1) a traduit ces obligations constitutionnelles (observations 4.1 et 4.2) dans le contexte de la politique environnementale en

[10] À savoir la date de l'arrêt n° 174/2025 de la Cour constitutionnelle qui a annulé l'ordonnance du 21 mars 2025.

[11] *Id.*, B.5.4.

[12] *Id.*, B.5.3 et B.7.1. Voir aussi C.C., 28 février 2019, n° 37/2019, B.17.2 et B.17.3 et C.C., 11 mars 2021, n° 43/2021, B.32.1 et B.32.2.

‡LW-AEDPDGFJ-HIICCUQ‡

objectifs concrets en ce qui concerne l'amélioration de la qualité de l'air et la réduction des émissions de polluants atmosphériques (titre 2 du livre 3 du COBRACE).

4.3.2. À cet égard, les normes relatives à la qualité de l'air s'inscrivent par ailleurs dans un contexte international. Au niveau européen, la norme applicable est la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 'concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe', modifiée et refondue par la suite par la directive (UE) 2024/2881 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 'concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe'. Le préambule de cette dernière indique que « la Commission s'est engagée à améliorer encore la qualité de l'air et à aligner plus étroitement les normes de l'Union en la matière sur les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) ». En effet, l'OMS publie régulièrement des lignes directrices relatives à la qualité de l'air dont le principal objectif est de « présenter des niveaux de qualité de l'air établis sur une base sanitaire et exprimés en concentrations à court ou long terme (…) donnés pour six polluants atmosphériques majeurs : les particules PM2,5, les particules PM10, l'ozone, le dioxyde d'azote, le dioxyde de soufre et le monoxyde de carbone » (OMS, *Lignes directrices OMS relatives à la qualité de l'air, Résumé d'orientation*, 2021) [13].

4.3.3. À la lumière des objectifs précités, l'échéancier mis en place par l'arrêté LEZ (observation 2.2.2) vise un effort continu et progressif à long terme. En prévoyant bien à l'avance un tel échéancier, qui répartit de façon ininterrompue les efforts en matière de pollution de l'air, le législateur ordonnanciel et le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ont tenu compte des conséquences de leur politique pour les générations futures [14].

5. Le renforcement à partir du 1er janvier 2025, qui a bien eu lieu [15] (observation 2.2.2), ainsi que les renforcements suivants, ont été intégrés dans l'arrêté LEZ, de sorte qu'un certain degré de protection, donc également futur, est actuellement garanti. En outre, le renforcement progressif des critères d'accès pour les véhicules à moteur, imposé par la version en vigueur de l'arrêté LEZ pour la période 2018-2036, est déjà susceptible d'orienter les comportements avant le 1er janvier 2025. De fait, le comportement des citoyens est effectivement influencé bien avant cette date par le renforcement progressif des critères d'accès envisagé pour les véhicules à moteur avant le 1er janvier 2025, dans le but de limiter les nuisances pour l'environnement et la santé liées à une mauvaise qualité de l'air dans une telle zone [16].

6. C'est précisément parce que le régime actuel en matière de renforcements progressifs des critères d'accès pour les véhicules à moteur dans une zone de basses émissions à partir du 1er janvier 2025 a cette fonction d'orienter les comportements, fonction qui influence déjà

[13] *Id.*, B.7.1.

[14] *Id.*, B.7.2.

[15] *Id.*, B.6.1.

[16] Par exemple, les citoyens qui souhaitaient éviter que leur mobilité soit restreinte après le 1er janvier 2025 ont, au cours des mois ou des années précédents, déjà acquis des véhicules afin de se préparer aux restrictions croissantes applicables à partir du 1er janvier 2025. Ils contribuent ainsi à la réalisation du parcours d'amélioration de la qualité de l'air imposé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Les citoyens ont également pu faire le choix de continuer à résider dans la Région de Bruxelles-Capitale en raison de l'amélioration systématique de la qualité de l'air qui y est garantie.

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡

positivement la protection de la santé et de l'environnement [17], que se pose la question de savoir si la proposition visant notamment à instaurer un régime d'amendes modifié pour les infractions aux restrictions au droit d'accès à la LEZ entrées en vigueur à partir du 1er janvier 2025 est bien compatible avec le principe de *standstill* qui découle de l'article 23, alinéa 3, 2° et 4°, de la Constitution.

Pour contrôler le respect de l'obligation de *standstill* inscrite à l'article 23 de la Constitution, il faut tenir compte de l'éventuel recul qui serait observé entre le niveau de garantie qui était offert par la réglementation avant les modifications et le niveau de garantie qui est offert après ces mêmes modifications.

Les modifications apportées par la proposition sont doubles et concernent notamment, premièrement, la période transitoire et, deuxièmement, les montants des amendes.

6.1. L'article 3.4.1/1, § 3, alinéa 2, proposé, du COBRACE prévoit en premier lieu une période transitoire de six mois pendant laquelle aucune amende administrative n'est infligée pour toute infraction commise. Pour les restrictions au droit d'accès à la LEZ qui sont entrées en vigueur à partir du 1er janvier 2025, la période transitoire envisagée commence à courir à partir du 11 décembre 2025, de sorte qu'elle court jusqu'au 11 juin 2026.

6.1.1. Pour les véhicules qui ne sont plus autorisés à accéder à la LEZ à partir du 1er janvier 2025, le régime d'amendes existant prévoit, conformément à l'article 20, alinéa 3, de l'arrêté LEZ, que la période transitoire se termine, par véhicule concerné, le jour où une première infraction a été constatée pour le véhicule [18].

---

[17] La Cour constitutionnelle se réfère au rapport 2023 relatif à l'évaluation de la zone de basses émissions par les autorités publiques bruxelloises dont il ressort « que l'échéancier de cette zone a permis, dans la période qui s'étend de 2018 à fin 2023, de réduire les émissions d'oxydes d'azote (NOx) de 36 %, les émissions de carbone suie (*black carbon*) de 65 % et la concentration de NO2 de 30 % aux abords des axes les plus fréquentés par le trafic. Le rapport mentionne également une étude prospective qui prévoyait, selon le même échéancier, que l'impact, de 2022 à 2025, serait le plus important sur les routes à forte circulation » (C.C., 11 décembre 2025, n° 174/2025, B.7.3).

[18] La période transitoire initiale de trois mois à partir du 1er janvier 2025 a été modifiée à partir du 11 juillet 2022 par l'article 11 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 30 juin 2022 'modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions visant à introduire les critères pour la période 2025-2036'. En ce qui concerne cette disposition, le rapport au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale énonce ce qui suit :

« La période transitoire s'appliquera à partir du 1er janvier 2025 pour chaque véhicule concerné à partir du premier jour du renforcement en question (le 1er janvier) jusqu'au jour où une première infraction est constatée pour le véhicule. Des contrôles seront toujours effectués durant ces périodes, mais les conducteurs et/ou propriétaires des véhicules en infraction recevront un avertissement en lieu et place d'une amende. Le terme infraction désigne toute violation des articles 3.2.16 a 3.2.27 inclus au COBRACE et de ses arrêtés d'exécution (article 3.4.1/1 COBRACE).

L'exemple suivant peut être cité : un véhicule de la catégorie M1 équipé d'un moteur au diesel qui répond à l'Euronorme 5 se rend dans la zone de basses émissions le 10 janvier 2025. Cela constitue une infraction. Vu qu'il s'agit de la première infraction, le conducteur et/ou propriétaire du véhicule reçoit un avertissement et non une amende. Ce même véhicule se rend à nouveau dans la LEZ le 10 février 2025 : il s'agit à nouveau d'une infraction, mais on se trouve alors dans la période de tolérance (3 mois à dater de la première infraction). Aucune amende n'est infligée. Le 15 avril 2025, le véhicule circule à nouveau dans la zone de basses émissions. Le conducteur du véhicule recevra une amende vu que la période transitoire et la période de tolérance auront expiré. Cela implique également que la période transitoire variera d'un cas à l'autre. Pour les véhicules qui circuleront dans la LEZ durant les trois premiers mois, la période transitoire sera plus courte. Pour les véhicules qui ne circuleront pour la première fois dans la LEZ que plus tard, la période transitoire sera plus longue. Dans la pratique, il faudra également tenir compte de la période de tolérance

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡

6.1.2. À supposer même que pour les véhicules précités, des infractions n'auraient en réalité été constatées qu'à partir du 1er janvier 2026 (observation 2.5), il résulte encore toujours de ce qui précède que le régime proposé a pour effet que, pour les véhicules précités pour lesquels une infraction a déjà été constatée ou le sera encore entre le 1er janvier 2026 et le 1er mars 2026, la période transitoire *est rétablie* et court jusqu'au 11 juin 2026.

6.1.3. Certes, la proposition n'a pas pour effet que les véhicules qui ne sont plus autorisés dans la LEZ depuis le 1er janvier 2025, sont à nouveau autorisés jusqu'au 11 juin 2026. Elle implique toutefois que des amendes ne peuvent être infligées que pour les infractions aux restrictions au droit d'accès commises à partir du 11 juin 2026 par des véhicules qui ne sont plus autorisés dans la LEZ depuis le 1er janvier 2025. Sur la base de l'article 3.4.1/1, § 3, alinéa 2 (qui devient l'alinéa 3), actuel du COBRACE, des contrôles seront certes effectués jusqu'à cette date, mais un simple avertissement sera adressé aux conducteurs et/ou propriétaires des véhicules en infraction en lieu et place d'une amende.

Il peut être admis que l'impossibilité d'infliger des amendes administratives pour les infractions constatées jusqu'au 11 juin 2026 a les mêmes conséquences effectives qu'un report des restrictions concernées jusqu'à cette date. Ainsi, pendant une longue période, rien n'empêche efficacement les véhicules concernés d'avoir accès à la LEZ. Par conséquent, la proposition *réduit* le degré de protection du droit à la santé et du droit à un environnement sain.

6.1.4. Dans l'arrêt n° 174/2025 cité, la Cour constitutionnelle a jugé que le report de deux ans de la phase 2025 de la LEZ constitue un recul significatif du droit à la protection de la santé et du droit à un environnement sain.

La Cour constitutionnelle a notamment jugé que « le rétablissement de l'autorisation de circulation, dans la zone de basses émissions, pour deux ans, de véhicules immatriculés à une date pouvant remonter jusqu'à 28 ans représente, compte tenu du fait que les véhicules les plus anciens sont également les plus polluants, un recul significatif du degré de protection du droit à la santé et du droit à un environnement sain » et que « [q]uand bien même serait-il limité à deux ans, le report d'une mesure d'amélioration de la qualité de l'air, à l'efficacité reconnue, peut conduire à une dégradation grave de l'état de santé des personnes déjà sérieusement affectées par la pollution de l'air qui se trouvent sur le territoire concerné » [19].

Dès lors qu'il peut être admis que l'impossibilité d'infliger des amendes administratives pour les infractions constatées jusqu'au 11 juin 2026 a les mêmes conséquences effectives qu'un report des restrictions concernées jusqu'à cette date, il apparaît à la section de législation que, sur la base des considérations précitées de la Cour constitutionnelle, la proposition entraîne un recul *significatif* du degré de protection du droit à la santé et du droit à un environnement sain.

6.2. Ce recul semble encore plus significatif dans la mesure où la proposition prévoit, outre la période transitoire citée de six mois, un régime d'amendes progressif pour a) les véhicules

de trois mois qui s'appliquera également après un avertissement. La période de tolérance permettra à l'administration de traiter les données en vue de l'envoi de la lettre d'avertissement ou de la lettre d'amende ».

[19] C.C., 11 décembre 2025, n° 174/2025, B.7.4 et B.7.5.

‡LW-AEDPDGFJ-HIICCUQ‡

à moteur des catégories M1, M2 et M3 de Classe I, Classe II, Classe III, Classe A, Classe B, et des catégories N1-I, N1-II, N1-III, N2 et N3, s'ils ont un moteur diesel qui répond au moins à l'euronorme V ou 5, 5a ou 5 b, ou un moteur à essence ou au gaz naturel qui répond au moins à l'euronorme II ou 2, et pour b) les véhicules à moteur des catégories L3, L4, L5 s'ils ont un moteur essence qui répond au moins à l'euronorme II ou 2 [20]. Au terme de la période transitoire de six mois, c'est-à-dire à partir du 11 juin 2026, le montant de l'amende s'élève à 15 euros par infraction durant les deux premiers mois suivants, à 25 euros par infraction du troisième au sixième mois suivants, et à 50 euros par infraction à partir du septième mois suivant, une période de tolérance d'un mois étant applicable (article 3.4.1/1, § 1er*bis*, 2°, a) et b), et § 2, alinéa 2, proposé, du COBRACE).

6.2.1. Sur la base du régime d'amendes existant, une amende de 350 euros est infligée pour toute infraction aux restrictions au droit d'accès à la LEZ entrées en vigueur à partir du 1er janvier 2025, à l'exception de la première constatation d'une infraction qui tombe encore dans la période transitoire, celle-ci prenant ainsi immédiatement fin. À cet égard, une période de tolérance de trois mois est applicable.

D'un point de vue pécuniaire, le régime d'amendes proposé implique, pour les catégories de véhicules à moteur précitées, une réduction sensible des amendes infligées pour les infractions aux restrictions au droit d'accès entrées en vigueur à partir du 1er janvier 2025. Pour de telles infractions, non seulement les amendes ne seront infligées qu'à partir du 11 juin 2026, mais leur montant sera également maintenu à un niveau très bas pendant les six mois suivants par rapport au montant de l'amende de 350 euros dû selon le régime d'amendes existant. Il en va de même pour le montant final, le plus élevé, de l'amende, qui ne s'applique qu'aux infractions commises à partir du 11 décembre 2026 et ne s'élève qu'à 50 euros. La circonstance que la période de tolérance existante est raccourcie de trois mois à un mois n'y change rien. Sans être exhaustif, on peut relever ce qui suit. Les conducteurs qui, par exemple, commettent au cours de la période du 11 juin 2026 au 11 décembre 2026 une infraction unique aux restrictions instaurées à partir du 1er janvier 2025, sont passibles d'une amende maximale de 25 euros, alors que pour les conducteurs qui, au cours de la même période, commettent une infraction unique aux restrictions instaurées précédemment, l'amende visée s'élève à 350 euros. Les conducteurs qui commettent par exemple une infraction quotidiennement, au cours de la période du 11 juin 2026 au 11 décembre 2026, sont passibles d'une amende totale de 130 euros, alors que l'amende totale sur la base du régime d'amendes existant s'élève à 700 euros. Les conducteurs qui, par exemple, commettent une infraction unique aux restrictions instaurées à partir du 1er janvier 2025, au cours de la période du 11 décembre 2026 au 11 juin 2027, sont passibles d'une amende de 50 euros, alors que pour les conducteurs qui, au cours de la même période, commettent une infraction unique aux restrictions instaurées précédemment, l'amende visée s'élève à 350 euros. Les conducteurs qui commettent par exemple une infraction quotidiennement, au cours de la période du 11 décembre 2026 au 11 juin 2027, sont passibles d'une amende totale de 300 euros, alors que l'amende totale sur la base du régime d'amendes existant s'élève à 700 euros.

[20] Concernant la mention de « véhicules à moteur des catégories L3, L4, L5 s'ils ont un moteur essence qui répond au moins à l'euronorme III ou 3 », voir l'observation 13.

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡

6.2.2. Il ressort des développements de la proposition que ses auteurs estiment que, pour les infractions aux restrictions au droit d'accès entrées en vigueur à partir du 1er janvier 2025, les amendes réduites proposées sont justifiées, dès lors que ces restrictions ont une date d'entrée en vigueur plus récente, ce qui laisse moins de temps pour s'y adapter, et qu'elles concernent des véhicules moins polluants par rapport aux restrictions qui sont déjà entrées en vigueur auparavant.

Cette justification ne tient pas compte du fait que l'article 5, § 1er, de l'arrêté LEZ prévoit déjà une instauration progressive des restrictions au droit d'accès à la LEZ, en fonction précisément du niveau de pollution décroissant des véhicules, leur sortie progressive étant tout aussi nécessaire pour atteindre les objectifs du plan en matière de qualité de l'air. En outre, la période transitoire et la période de tolérance proposées, respectivement de six mois et d'un mois, visent déjà à donner aux conducteurs le temps de s'adapter aux restrictions mises en place.

Par ailleurs, le régime d'amendes proposé implique qu'à partir du septième mois suivant la période transitoire de six mois, le montant de l'amende s'élève en permanence et pour une durée indéterminée à 50 euros par infraction. À mesure que le temps s'écoule depuis l'entrée en vigueur des restrictions au droit d'accès le 1er janvier 2025, l'argument tiré de la nécessité de laisser aux conducteurs le temps de s'adapter perd donc en tout cas de sa force, et la différence de traitement instaurée en devient d'autant plus criante.

6.2.3. Le Conseil d'État constate par ailleurs que la réduction significative du montant de l'amende pour ces infractions aux restrictions au droit d'accès des véhicules à la LEZ [21] ne répond pas à l'exigence contenue dans les « Directives européennes relatives à la qualité de l'air ambiant » [22] que les sanctions soient « effectives, proportionnées et dissuasives ». L'article 30 de la directive 2008/50/CE et l'article 9 de la directive 2004/107/CE disposent que les sanctions en cas de contravention ou d'infraction aux dispositions nationales adoptées en application de ces directives doivent être « effectives, proportionnées et dissuasives » [23]. Le COBRACE transpose les directives citées dans la Région de Bruxelles-Capitale [24].

Les montants proposés des amendes ne semblent tout d'abord pas proportionnés à la gravité des infractions aux restrictions au droit d'accès si l'on compare ces montants aux montants des amendes administratives en cas de violation (purement administrative) des obligations d'information et de coopération dans le cadre de la LEZ. L'article 3.4.1/1, § 4, du COBRACE prévoit en effet une amende administrative de 25 euros en cas de refus de communiquer des renseignements ou pour tout renseignement inexact ou incomplet par les personnes redevables de paiements, notamment du paiement d'amendes pour des infractions aux restrictions d'accès, dans le cadre de la LEZ. En outre, les montants proposés des amendes, qui ne peuvent être infligées qu'une fois par mois indépendamment du nombre d'infractions commises,

[21] Une des mesures du Plan régional air-climat-énergie visé à l'article 1.4.1, 3°, du COBRACE.

[22] Article 3.1.1, 11°, du COBRACE : « 'Directives européennes relatives à la qualité de l'air ambiant' : la Directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, la Directive 2004/107/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 2004 concernant l'arsenic, le cadmium, le mercure et les hydrocarbures polycycliques aromatiques et les Directives modificatives ».

[23] Comparer (dans le contexte de la protection des consommateurs) avec C.J.U.E., 27 mars 2014, C-565/12.

[24] Article 1.1.2, 4° et 6°, du COBRACE.

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡

semblent peu effectifs et dissuasifs si on les compare aux montants des rétributions pour l'accès temporaire à la LEZ, le « pass LEZ d'une journée ». L'article 6 de l'arrêté LEZ dispose que le pass LEZ d'une journée confère au véhicule à moteur pour lequel ce pass a été acquis, le droit d'accéder à la LEZ le jour calendrier pour lequel ce pass a été acquis, jusqu'à 6h00 le jour calendrier suivant et qu'un tel pass d'une journée peut être acheté et utilisé au maximum 24 fois sur une année calendrier par la plaque d'immatriculation concernée. Le tarif de la rétribution s'élève à 20 euros pour les véhicules à moteur des catégories LI, L2, L3, L4, L5, L6 et L7, à 50 euros pour les véhicules à moteur des catégories N2 et N3 et à 35 euros pour tous les autres véhicules concernés.

Il résulte de ce qui précède que les montants proposés des amendes administratives sont si bas, en particulier comparés aux amendes administratives infligées en cas d'infraction purement administrative et aux montants des rétributions dues pour un pass LEZ d'une journée, qu'il est permis de sérieusement douter du fait que ces amendes soient suffisamment effectives, proportionnées et dissuasives pour les « environ 30.000 véhicules » estimés par les auteurs de la proposition, compte tenu de l'objectif poursuivi par le législateur ordonnanciel avec la mise en place d'une ou plusieurs zones de basses émissions permanentes sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, à savoir la réduction des émissions de polluants atmosphériques engendrées par le trafic, afin d'améliorer la qualité de l'air.

6.3. Ce recul semble encore plus significatif dans la mesure où, outre la période transitoire citée de six mois, la proposition prévoit sans autre mesure compensatoire un système d'amendes progressives plus faibles (montants progressifs de 15, 25 et 50 euros, avec une période de tolérance d'un mois) pour toute infraction aux restrictions à l'accès à la/aux zone(s) de basses émissions qui entreront en vigueur à partir du 1er janvier 2028 (et ensuite à partir de 2030, 2035 et 2036), avec pour conséquence un degré de protection qui sera durablement et significativement réduit.

6.3.1. Le commentaire de l'article 3.4.1/1, § 1er*bis*, 3°, proposé, du COBRACE s'énonce comme suit :

> « - pour les restrictions entrant en vigueur à partir du 1er janvier 2028, un mécanisme similaire de progressivité est prévu pour les véhicules nouvellement concernés. Cette anticipation permet d'inscrire la transition dans la durée et d'offrir de la prévisibilité aux citoyens et aux professionnels ».

6.3.2. Dans la mesure où les auteurs estiment que les amendes réduites proposées se justifient également pour les infractions aux restrictions au droit d'accès qui entreront en vigueur en 2028, 2030, 2035 et 2036 dès lors que ces restrictions auront une date d'entrée en vigueur plus récente et concernent des véhicules moins polluants par rapport aux restrictions qui sont déjà entrées en vigueur avant 2025, on se reportera aux observations 6.2.2 et 6.2.3, qui valent également *mutatis mutandis* pour ce régime d'amendes progressives.

6.4. Il faut par conséquent encore vérifier si les auteurs de la proposition donnent une justification raisonnable pour le recul significatif par rapport à la législation existante.

6.4.1. Les développements généraux de la proposition énoncent ce qui suit :

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡

« (…)

Ce rétablissement soudain du calendrier initial laisse cependant peu de marge aux Bruxellois pour s'adapter à cette nouvelle échéance. Il faut plus que jamais des mesures d'accompagnement à la transition en matière de mobilité. Les crises successives (pandémie, crise énergétique puis forte inflation), ont profondément impacté la capacité financière des ménages et des entrepreneurs bruxellois.

L'instauration d'une progressivité dans le montant des amendes répond à une exigence de double proportionnalité : environnementale et sociale. Il est inéquitable de sanctionner avec la même sévérité un véhicule dont l'interdiction est établie de longue date (et dont les émissions de polluants sont les plus nocives) et un véhicule entrant nouvellement dans le champ d'application de la LEZ. Le présent dispositif propose donc de maintenir le niveau de sanction le plus élevé pour les jalons antérieurs à 2025, ciblant ainsi les véhicules les plus polluants dont les propriétaires ont bénéficié de délais d'adaptation considérables. À l'inverse, pour les véhicules concernés par le jalon 2025 dont l'impact environnemental est moindre par rapport aux catégories précédentes, une approche graduelle est privilégiée.

La question de la mise en conformité des véhicules ne peut être dissociée de son impact sur l'emploi et l'économie. Beaucoup d'entrepreneurs individuels et de petites entreprises, en particulier dans les secteurs du bâtiment, de la livraison, du commerce de proximité et des soins à domicile, disposent de marges financières limitées et d'un accès au crédit plus contraint que les grandes structures. Pour ces acteurs, le remplacement d'un véhicule représente un investissement structurel important qui peut compromettre la rentabilité et la pérennité de l'activité.

La Région doit tenir compte de ces réalités au moment d'arbitrer le rythme de la transition : la protection de la santé publique et la lutte contre la pollution ne doivent pas se faire au détriment de l'emploi et du tissu économique.

La présente proposition d'ordonnance vise à modifier le régime des amendes administratives appliquées en cas de violation des règles concernant les restrictions d'accès à la zone de basses émissions, à la lumière des enseignements de l'arrêt rendu par la Cour constitutionnelle le 11 septembre 2025. Il convient de préciser que cette proposition ne modifie pas l'échéancier établi par l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 relatif à la création de la zone de basses émissions. De même, la proposition ne modifie pas les amendes applicables aux véhicules interdits de circuler dans cette zone avant l'entrée en vigueur du nouveau jalon. Par ailleurs, une distinction est opérée entre la période transitoire et la période de tolérance technique. Si une période transitoire générale de six mois est accordée, la période de tolérance spécifique (avertissement sans amende une fois le régime effectif) est fixée à un mois. La présente proposition envisage d'ajuster le montant des amendes imposées pour non-respect des restrictions d'accès en fonction du niveau de pollution des véhicules. Concrètement, les véhicules nouvellement interdits d'accès à la zone à partir du jalon 2025 se verront infliger des amendes administratives moins élevées par rapport aux véhicules plus anciens et donc plus polluants. En outre, une période transitoire de six mois est prévue pour les prochains jalons, en cohérence avec la durée moyenne des périodes transitoires précédentes, qui était de neuf mois en 2018 et de trois mois entre 2019 et 2022.

En résumé, cette proposition d'ordonnance tend à réformer le régime des amendes administratives en vigueur, afin que son déploiement reflète plus fidèlement le degré de pollution constaté et que les citoyens bénéficient d'un temps raisonnable d'adaptation, sans compromettre le respect du droit à un environnement sain inscrit à l'article 23 de la Constitution ».

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡

Le commentaire de l'article 3.4.1/1, § 3, alinéa 2, proposé, du COBRACE s'énonce comme suit :

> « Un nouvel alinéa est inséré qui prévoit qu'aucune amende administrative n'est infligée durant les six premiers mois suivant l'entrée en vigueur de nouvelles restrictions, pour les restrictions applicables à partir du 1er janvier 2025.
>
> La fixation du point de départ de la période transitoire au 11 décembre 2025, pour des restrictions techniquement qualifiées de 'jalon 2025', répond à un impératif de sécurité juridique consécutif à l'arrêt de la Cour constitutionnelle. En effet, l'annulation du report a eu pour conséquence de rendre immédiatement applicables les nouvelles restrictions à cette date. Il est dès lors indispensable de garantir que les délais prévus par l'ordonnance (notamment la période transitoire d'exonération de six mois) ne soient pas amputés rétroactivement et commencent à courir dès le prononcé de l'arrêt, afin d'assurer aux usagers un temps d'adaptation réel face à ce changement de situation juridique.
>
> Ces mesures traduisent la volonté du législateur régional de mettre en place une transition juste, en tenant compte du contexte particulier créé par l'annulation des ordonnances de report par la Cour constitutionnelle et de l'impact socio-économique important pour les ménages et les professionnels concernés.
>
> Elle ne remet pas en cause l'objectif environnemental de la LEZ, mais adapte les modalités de sanction afin de préserver l'acceptabilité sociale du dispositif ».

6.4.2. Il ressort du commentaire cité que les auteurs justifient l'instauration d'une période transitoire jusqu'au 11 juin 2026 en renvoyant à la nécessité d'offrir au justiciable un délai raisonnable, après l'annulation de l'ordonnance du 21 mars 2025 par l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 11 décembre 2025, pour se préparer aux restrictions au droit d'accès qui sont entrées en vigueur à partir du 1er janvier 2025.

Or on peut sérieusement douter de l'existence de cette nécessité [25]. Les restrictions au droit d'accès qui sont entrées en vigueur à partir du 1er janvier 2025 ont déjà été insérées à l'article 5, § 1er, 3°, de l'arrêté LEZ avec effet au 11 juillet 2022 [26]. Le passage obligatoire à partir du 1er janvier 2025 d'un véhicule non autorisé à un véhicule autorisé suivant le calendrier prévu à l'article 5, § 1er, 3°, de l'arrêté LEZ était ainsi déjà prévisible en 2022.

En outre, au 1er mars 2026, plus de trois mois se seront déjà écoulés depuis l'annulation par la Cour constitutionnelle de l'ordonnance du 21 mars 2025, déjà suspendue par l'arrêt du 11 septembre 2025.

---

[25] Observations 2.2.2, 4.3.3 et 5.

[26] Par l'article 3 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 30 juin 2022 'modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions visant à introduire les critères pour la période 2025-2036'.

L'article 2 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 14 mars 2024 'modifiant, en vue d'introduire plus de flexibilité pour les aidants-proches et les personnes à mobilité réduite, l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions' a apporté une modification avec effet au 5 avril 2024 dans le tableau figurant à l'article 5, § 1er, 3°, de l'arrêté LEZ pour la catégorie de véhicules L1, L2 avec carburant essence, LPG, CNG. Cette modification implique un assouplissement des restrictions au droit d'accès, étant donné que les véhicules de cette catégorie sont encore autorisés dans la LEZ à partir de 2025, alors que la disposition modifiée prévoyait que seuls les véhicules équipés d'un moteur répondant au moins à l'euronorme 5 sont autorisés.

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡

En outre, la nécessité d'une période transitoire jusqu'au 11 juin 2026 est également tempérée par le fait que l'article 3.4.1/1, § 2, alinéa 2, proposé, du COBRACE prévoit également une période de tolérance d'un mois. Le commentaire relatif à cette disposition de la proposition s'énonce comme suit :

> « Un nouvel alinéa ajoutant une période de tolérance d'un mois pour les infractions visées au § 1er*bis* vise à renforcer la sécurité juridique et l'équité du dispositif. Cette période permet aux usagers de prendre connaissance effective des nouvelles règles et d'adapter leur comportement sans sanction immédiate ».

6.4.3. Dans la mesure où les auteurs justifient plus avant l'instauration d'une période transitoire jusqu'au 11 juin 2026 en faisant référence à « la capacité financière des ménages et des entrepreneurs bruxellois » et à l'« impact sur l'emploi et l'économie », notamment pour les « entrepreneurs individuels et (…) petites entreprises », pour lesquels « le remplacement d'un véhicule représente un investissement structurel important qui peut compromettre la rentabilité et la pérennité de l'activité », il faut rappeler que la Cour constitutionnelle n'a pas accepté cette justification dans le cadre du report de la phase suivante de la LEZ :

> « […] Il n'existe pas non plus de précisions sur le coût réel que représente le passage d'un véhicule non autorisé à un véhicule autorisé à circuler selon l'échéancier initial. Rien ne démontre que l'acquisition d'un véhicule d'occasion plus récent de quelques années par rapport au véhicule plus ancien, laquelle pouvait déjà être prévue en 2018 et plus encore en 2022, constitue l'obstacle important allégué par le législateur ordonnanciel. Cette affirmation est encore plus vraie pour les travailleurs indépendants, qui bénéficient d'incitants fiscaux en la matière. Enfin, comme le relèvent les parties requérantes, le régime en vigueur permettait déjà une certaine flexibilité pour les usagers les plus dépendants de leur véhicule, notamment par le biais d'un système de dérogations à la restriction au droit d'accès à la ou aux zones de basses émissions, en fonction de la nature, du type et de l'utilisation du véhicule à moteur concerné et en fonction de critères socio-économiques, ainsi qu'en cas de situations exceptionnelles et limitées dans le temps (article 8 de l'arrêté du 25 janvier 2018), mais aussi par le biais d'un système de 'pass' d'une journée qui donne accès à la zone (article 6 du même arrêté) » [27].

6.4.4. Compte tenu de ces éléments, la nécessité invoquée d'offrir aux justiciables un délai raisonnable d'adaptation aux restrictions au droit d'accès ne peut pas justifier raisonnablement le recul significatif du degré de protection du droit à la santé et du droit à un environnement sain qu'entraîne la proposition.

7. Sur la base de ce qui précède, il faut conclure que le dispositif proposé devra être fondamentalement réexaminé à la lumière de l'article 23, alinéa 3, 2° et 4°, et de l'article 7*bis*, alinéa 1er, de la Constitution.

8. Le profond remaniement de la proposition afin de respecter les dispositions constitutionnelles susmentionnées s'impose d'autant plus que le texte de la proposition ne traduit pas toujours l'intention réelle de ses auteurs.

[27] C.C., 11 décembre 2025, n° 174/2025, B.8.2.

‡LW-AEDPDGFJ-HIICCUQ‡

8.1. L'article 3.4.1/1, § 1er*bis*, 2°, a) et b), et 3°, a), b) et c), proposé, du COBRACE dispose chaque fois qu'en cas d'infraction aux restrictions au droit d'accès, une amende d'un montant *par mois* est infligée pendant une période de plusieurs mois suivant la période transitoire visée à l'article 3.4.1/1, § 3, alinéa 2, proposé, du COBRACE.

8.1.1. Interrogé sur la raison pour laquelle une amende mensuelle est prévue au lieu d'une amende par infraction ainsi que sur la manière dont ces dispositions doivent être appliquées concrètement, le délégué a répondu comme suit :

> « Le choix d'une période par mois est identique mutatis mutandis au modèle trimestriel actuellement applicable. Le système trimestriel actuel n'est pas un système par infraction.
>
> Exemple n° 1 (régime actuellement applicable) : si un véhicule diesel EURO 4 est entré dans la zone de basses émissions en infraction de la réglementation applicable le 6 janvier 2025, il s'est vu imposer une amende de 350 EUR. Si ce même véhicule est à nouveau entré dans la zone de basses émissions le 12 février 2025, il ne se sera pas vu imposer une nouvelle amende, car une seule amende peut être imposée par trimestre. C'est uniquement à partir du 6 avril 2025 qu'une nouvelle amende de 350 EUR aurait pu être imposée.
>
> Exemple n° 2 (en ce qui concerne le montant progressif de l'amende prévu par l'article 3.4.1/1, §§1er bis, 1°) : La proposition adapte ce système pour passer d'une logique trimestrielle à une logique mensuelle (NB : le montant mensuel de 116,67 EUR équivaut au tiers du montant trimestriel de 350 EUR).
>
> Autrement dit, si le même véhicule diesel EURO 4 entre dans la zone de basses émissions le 6 janvier 2027, il se verra imposer une amende de 116,67 EUR. S'il commet une nouvelle infraction le 14 janvier 2027, il ne se verra pas imposer de nouvelle amende, car une seule amende peut être imposée par mois. Cependant, à partir du 6 février 2027, il se verra à nouveau imposer une amende de 116,67 EUR.
>
> Exemple n° 3 (en ce qui concerne le montant progressif de l'amende prévu par l'article 3.4.1/1, §§1er bis, 2° et 3°) pour les véhicules nouvellement interdits le 1er janvier 2028, durant les mois de juillet et août 2028 – soit après la période transitoire de 6 mois prévue au § 3 – le montant de l'amende mensuel sera de 15 EUR. Autrement dit, si une infraction est commise le 5 juillet 2028, une amende de 15 EUR sera imposée. Néanmoins, une nouvelle amende de 15 EUR ne pourra pas être imposée avant le 5 août 2028. A partir du 1er septembre 2028, ce montant passera à 25 EUR et, à partir du 1er janvier 2029 à 50 EUR ».

8.1.2. Il ressort de la réponse du délégué que les auteurs envisagent bel et bien qu'une amende soit infligée par infraction à la restriction au droit d'accès, étant entendu qu'à partir de l'infraction s'applique une période de tolérance d'un mois pendant laquelle aucune amende administrative n'est infligée pour toute nouvelle infraction commise avec le même véhicule. À cet égard, le montant de l'amende varie en fonction du nombre de mois écoulés depuis la période transitoire.

L'article 3.4.1/1, § 2, alinéa 2, proposé, du COBRACE prévoit une période de tolérance d'un mois, conformément à l'objectif réel des auteurs. Toutefois, l'article 3.4.1/1, § 1er*bis*, 2°, a) et b), et 3°, a), b) et c), proposé, du COBRACE prévoit en outre chaque fois une amende d'un montant par mois, ce qui pourrait être interprété en ce sens que plusieurs amendes mensuelles sont infligées pour une seule infraction. Compte tenu des dispositions de l'article 3.4.1/1, § 2, alinéa 2,

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡

proposé, du COBRACE, les termes « par mois » sont toutefois superflus et il serait préférable de les omettre.

8.2. La proposition implique aussi qu'une amende de 116,67 euros est infligée pour toute infraction aux restrictions au droit d'accès à la LEZ entrées en vigueur avant le 1er janvier 2025 [28], avec une période de tolérance d'un mois (article 3.4.1/1, § 1er*bis*, 1°, et § 2, alinéa 2, proposé, du COBRACE) [29].

8.2.1. Les développements généraux de la proposition énoncent ce qui suit :

> « (...) Le présent dispositif propose donc de maintenir le niveau de sanction le plus élevé pour les jalons antérieurs à 2025 (...) ».

Le commentaire de l'article 3.4.1/1, § 1er*bis*, 1°, proposé, du COBRACE s'énonce comme suit :

> « - pour les restrictions entrées en vigueur avant le 31 décembre 2024, le montant de l'amende reste fixé à 116,67 euros par mois (ce qui correspond à 350 euros par trimestre). La volonté est ici de transformer l'amende trimestrielle en une amende mensuelle. Par ailleurs, cette disposition vise à maintenir la cohérence avec le régime existant pour des restrictions connues et intégrées de longue date par les usagers ».

8.2.2. Contrairement à ce que considèrent les auteurs de la proposition, celle-ci n'a pas pour seule conséquence de transformer l'« amende trimestrielle » actuelle de 350 euros en une « amende mensuelle » équivalente de 116,67 euros. En vertu du régime d'amendes existant, une amende de 350 euros est infligée pour toute infraction aux restrictions au droit d'accès à la LEZ entrées en vigueur avant le 1er janvier 2025, aucune amende n'étant infligée pour toute nouvelle infraction commise avec le même véhicule pendant une période de trois mois à compter de l'infraction pour laquelle l'amende a été infligée. La thèse précitée des auteurs suppose par conséquent qu'une infraction pour laquelle une amende est infligée est toujours suivie de nouvelles infractions commises avec le même véhicule après précisément un mois et deux mois, respectivement. Pour tous les autres cas, le régime d'amendes proposé implique une réduction du montant de l'amende. Pour les infractions qui ne sont par exemple pas suivies d'une nouvelle infraction commise avec le même véhicule dans un délai de trois mois à compter de la première infraction, la réduction est considérable, de deux tiers, soit 233,33 euros.

8.3. La même constatation vaut pour l'article 3.4.1/1, § 1er*bis*, 2°, c), proposé, du COBRACE, qui dispose que l'amende correspond au montant visé à l'article 3.4.1/1, § 1er*bis*, 1°,

---

[28] Concernant la mention de la date du 31 décembre 2024 comme date charnière de l'entrée en vigueur des restrictions au droit d'accès, voir l'observation 11.

[29] Conformément à l'article 20, alinéa 1er, de l'arrêté LEZ, pour les véhicules exclus, en exécution de l'article 5 de cet arrêté, à compter de l'année 2018 dans la LEZ, la période de transition prévue à l'article 3.4.1/1, § 3, du COBRACE a été fixée à 9 mois à compter du 1er janvier 2018. Cette période transitoire a donc pris fin le 30 septembre 2018.
Conformément à l'article 20, alinéa 2, de l'arrêté LEZ, une période transitoire de trois mois a été prévue, en exécution de l'article 3.4.1/1 § 3, du COBRACE, pour les véhicules qui ne sont plus autorisés à partir de 2019, 2020 et 2022 en raison du renforcement des critères d'accès à la LEZ. Dès lors, ces périodes transitoires ont pris fin respectivement le 31 mars 2019, le 31 mars 2020 et le 31 mars 2022.

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡

proposé, du COBRACE pour les infractions aux restrictions au droit d'accès à la LEZ entrées en vigueur à partir du 1er janvier 2025 commises par certains véhicules.

Le commentaire de l'article 3.4.1/1, § 1er*bis*, 2°, c), proposé, du COBRACE s'énonce comme suit :

> « pour les autres véhicules, le montant de l'amende reste celui applicable aux restrictions antérieures, afin d'éviter toute confusion ou dilution du régime général de sanction ».

9. La suite de l'examen de la proposition, ci-dessous, doit donc être lue sous cette réserve (observations 4.1 à 8.3).

EXAMEN DU TEXTE

Article 2

10. La phrase introductive de l'article 3.4.1/1, § 1er*bis*, proposé, du COBRACE fixe des amendes administratives « pour toute infraction aux restrictions au droit d'accès des véhicules à la ou aux zones de basses émissions visées à l'article 3.2.16, § 2, alinéa 1er *et suivants* et à leurs arrêtés d'exécution ».

À la question de savoir si l'intention est que ces amendes administratives s'appliquent également aux infractions aux règles concernant les dérogations aux restrictions au droit d'accès, fixées conformément à l'article 3.2.16, § 2, alinéa 2, du COBRACE, à savoir les règles inscrites à l'article 5, § 2, de l'arrêté LEZ, le délégué a répondu comme suit :

> « Non. Les amendes administratives visées à l'article 3.4.1/1, § 1er bis ne sont applicables qu'aux infractions aux restrictions au droits d'accès, pas aux infractions liées aux dérogations ».

Dans la phrase introductive de l'article 3.4.1/1, § 1er*bis*, proposé, du COBRACE, il faut donc viser uniquement l'article 3.2.16, § 2, alinéa 1er, du COBRACE et ses arrêtés d'exécution.

11. À la question de savoir pourquoi l'article 3.4.1/1, § 1er*bis*, 1°, proposé, du COBRACE mentionne le segment de phrase « avant le 31 décembre 2024 » et non le segment de phrase « avant le 1er janvier 2025 », le délégué a répondu comme suit :

> « Le choix s'est fait sur base du dernier jour avant l'entrée en vigueur du jalon 2025. Pour plus de clarté, la proposition sera adaptée et les mots 'avant le 31 décembre 2024' seront remplacés par 'avant le 1er janvier 2025' ».

L'article 3.4.1/1, § 1er*bis*, 1°, proposé, du COBRACE sera effectivement adapté en ce sens.

12. L'article 3.4.1/1, § 1er*bis*, 2°, b), proposé, du COBRACE s'applique uniquement aux véhicules à moteur des catégories L3, L4 et L5 équipés d'un moteur essence. Cela signifie que les véhicules à moteur des catégories L3, L4 et L5 équipés d'un moteur LPG ou CNG et qui entrent dans la LEZ à partir du 1er janvier 2025 seront en principe sanctionnés plus sévèrement, alors qu'il

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡

ressort du tableau figurant à l'article 5, § 1er, 3°, de l'arrêté LEZ qu'une restriction d'accès identique s'applique aux véhicules à moteur des catégories L3, L4 et L5 équipés d'un moteur LPG ou CNG.

Cette différence de traitement doit être adéquatement justifiée à la lumière du principe d'égalité.

13. L'article 3.4.1/1, § 1er*bis*, 2°, b), proposé, du COBRACE fixe les montants des amendes pour les infractions aux restrictions au droit d'accès « pour les véhicules à moteur des catégories L3, L4, L5 s'ils ont un moteur essence qui répond au moins à l'euronorme III ou 3 ». Il ressort du tableau reproduit à l'article 5, § 1er, 3°, de l'arrêté LEZ que les véhicules à moteur des catégories L3, L4 et L5 équipés d'un moteur essence qui répond au moins à l'euronorme 3 sont encore autorisés à partir du 1er janvier 2025.

Interpellé sur ce point, le délégué a déclaré qu'il s'agit d'une erreur.

L'article 3.4.1/1, § 1er*bis*, 2°, b), proposé, du COBRACE doit effectivement encore être adapté. Il faut notamment supprimer le segment de phrase « qui répond au moins à l'euronorme III ou 3 » étant donné que, pour les véhicules à moteur des catégories L3, L4 et L5, les restrictions d'accès ne s'appliquent qu'à partir du 1er janvier 2025 et que la phrase introductive de l'article 3.4.1/1, § 1er*bis*, 2°, proposé, du COBRACE mentionne déjà que cette disposition concerne les infractions à ces restrictions.

14. L'article 3.4.1/1, § 1er*bis*, 2°, c), proposé, du COBRACE dispose que l'amende correspond au montant visé à l'article 3.4.1/1, § 1er*bis*, 1°, proposé, du COBRACE « pour tous les autres véhicules ». Compte tenu des véhicules à moteur déjà visés à l'article 3.4.1/1, § 1er*bis*, 2°, a) et b), proposé, du COBRACE, il s'agit des véhicules à moteur suivants visés dans le tableau figurant à l'article 5, § 1er, 3°, de l'arrêté LEZ : les véhicules à moteur des catégories L1, L2, L3, L4, L5, L6 et L7 équipés d'un moteur diesel.

Invité à justifier, à la lumière du principe constitutionnel d'égalité, pourquoi ces véhicules à moteur sont soumis à un régime d'amendes différent de celui des autres véhicules à moteur, le délégué a répondu en ces termes :

> « Bien que les restrictions d'accès à la zone de basses émissions soient nouvelles pour ces véhicules, il s'agit de véhicules plus polluants. Il est dès lors justifié de leur appliquer une amende administrative plus importante que pour les véhicules moins polluants ».

Le Conseil d'État, section de législation, prend connaissance des explications fournies par le délégué. En l'espèce, il ne dispose toutefois pas des connaissances techniques nécessaires pour vérifier la conformité de cette explication avec les exigences découlant du principe d'égalité.

15. À la question de savoir si l'article 3.4.1/1, § 1er*bis*, 3°, proposé, du COBRACE concerne uniquement les infractions aux restrictions au droit d'accès à la LEZ qui entreront en vigueur le 1er janvier 2028, ou également les restrictions qui entreront encore en vigueur après cette date, le délégué a répondu comme suit :

‡LW-AED|PDGFJ-HIICCUQ‡

« L'article 3.4.1/1, §1er bis, 3° vise également les restrictions qui entreront en vigueur après le 1er janvier 2028. C'est pour cette raison que l'article précise 'Pour toute infraction aux restrictions au droit d'accès des véhicules à la ou aux zones de basses émissions entrées en vigueur à partir du 1er janvier 2027' ».

Il est recommandé de le préciser plus clairement dans le texte de la proposition.

16. Dans le texte néerlandais de l'article 2, point 2, et de l'article 2, point 4, de la proposition, on reproduira correctement les mots entre lesquels les nouveaux mots sont insérés. Les mots « en onder voorbehoud van het tweede lid » doivent être insérés à l'article 3.4.1/1, § 2, alinéa 1er, du COBRACE entre les mots « In afwijking van § 1 » et les mots « mag de Regering » et, à l'article 3.4.1/1, § 3, alinéa 1er, du COBRACE, entre les mots « in afwijking van § 1 » et « voorzien in ».

DE GRIFFIER - LE GREFFIER DE VOORZITTER - LE PRÉSIDENT

Wim GEURTS Pierre LEFRANC

‡LW-AEDJPDGFJ-HIICCUQ‡