

Sur la proposition du Ministre de l'Emploi,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** Le présent arrêté s'applique aux employeurs et aux ouvriers des entreprises de montage de ponts et charpentes métalliques, situées dans l'entité de Seraing, et ressortissant à la Commission paritaire des constructions métallique, mécanique et électrique.

**Art. 2.** En cas de manque de travail résultant de causes économiques, l'exécution du contrat de travail d'ouvrier peut être totalement suspendue moyennant une notification par affichage dans les locaux de l'entreprise, à un endroit apparent, au moins trois jours à l'avance, le jour de l'affichage non compris.

L'affichage peut être remplacé par une notification écrite à chaque ouvrier mis en chômage, au moins sept jours à l'avance, le jour de la notification non compris.

**Art. 3.** La durée de la suspension totale de l'exécution du contrat de travail d'ouvrier pour manque de travail résultant de causes économiques ne peut dépasser dix-huit semaines.

Lorsque la suspension totale de l'exécution du contrat a atteint la durée maximale prévue, l'employeur doit rétablir le régime de travail à temps plein pendant une semaine complète de travail, avant qu'une nouvelle suspension totale ne puisse prendre cours.

**Art. 4.** En application de l'article 51, § 1<sup>er</sup>, alinéa 5, de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, la notification visée à l'article 2 mentionne la date à laquelle la suspension totale de l'exécution du contrat prend cours, la date à laquelle cette suspension prend fin ainsi que les dates auxquelles les ouvriers sont mis en chômage.

**Art. 5.** Le présent arrêté entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2017 et cesse d'être en vigueur le 30 juin 2018.

**Art. 6.** Le ministre qui a l'Emploi dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 18 avril 2017.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de l'Emploi,  
K. PEETERS

(1) Références au *Moniteur belge* :

Loi du 3 juillet 1978,

*Moniteur belge* du 22 août 1978.

Loi du 30 décembre 2001,

*Moniteur belge* du 31 décembre 2001.

Loi-programme du 4 juillet 2011,

*Moniteur belge* du 19 juillet 2011.

Op de voordracht van de Minister van Werk,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** Dit besluit is van toepassing op de werkgevers en op de werklieden van de ondernemingen die bruggen en metalen gebinten monteren gelegen op het grondgebied van Seraing, en die onder het Paritair Comité voor de metaal-, machine- en elektrische bouw ressorteren.

**Art. 2.** Bij gebrek aan werk wegens economische oorzaken mag de uitvoering van de arbeidsovereenkomst voor werklieden volledig worden geschorst mits ervan kennis wordt gegeven door aanplakking op een goed zichtbare plaats in de lokalen van de onderneming, ten minste drie dagen vooraf, de dag van de aanplakking niet inbegrepen.

De aanplakking kan worden vervangen door een geschreven kennisgeving aan iedere werkloos gestelde werkmans, ten minste zeven dagen vooraf, de dag van de kennisgeving niet inbegrepen.

**Art. 3.** De duur van de volledige schorsing van de uitvoering van de arbeidsovereenkomst voor werklieden bij gebrek aan werk wegens economische oorzaken mag achttien weken niet overschrijden.

Wanneer de volledige schorsing van de uitvoering van de overeenkomst de voorziene maximumduur heeft bereikt, moet de werkgever gedurende een volledige arbeidsweek de regeling van volledige arbeid opnieuw invoeren, alvorens een nieuwe volledige schorsing kan ingaan.

**Art. 4.** Met toepassing van artikel 51, § 1, vijfde lid, van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, vermeldt de in artikel 2 bedoelde kennisgeving de datum waarop de volledige schorsing van de uitvoering van de overeenkomst ingaat, de datum waarop deze schorsing een einde neemt, alsook de data waarop de werklieden werkloos worden gesteld.

**Art. 5.** Dit besluit treedt in werking op 1 juli 2017 en treedt buiten werking op 30 juni 2018.

**Art. 6.** De minister bevoegd voor Werk is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 18 april 2017.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Werk,  
K. PEETERS

(1) Verwijzingen naar het *Belgisch Staatsblad* :

Wet van 3 juli 1978,

*Belgisch Staatsblad* van 22 augustus 1978.

Wet van 30 december 2001,

*Belgisch Staatsblad* van 31 december 2001.

Programmawet van 4 juli 2011,

*Belgisch Staatsblad* van 19 juli 2011.

## GOVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN

VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2017/30270]

31 MAART 2017. — Besluit van de Vlaamse Regering houdende wijziging van artikel 2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 26 februari 2016 betreffende lage-emissiezones

DE VLAAMSE REGERING,

Gelet op het decreet van 27 november 2015 betreffende lage-emissiezones, artikel 4 en 5;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 26 februari 2016 betreffende lage-emissiezones;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 2 februari 2017;

Gelet op advies 61.028/1 van de Raad van State, gegeven op 22 maart 2017, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2<sup>o</sup>, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw;

Na beraadslaging,

Besluit :

**Artikel 1.** Artikel 2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 26 februari 2016 betreffende lage-emissiezones wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 2. § 1. Ter uitvoering van artikel 4, § 1, van het decreet van 27 november 2015 is de toegang tot een LEZ toegestaan voor de voertuigen die vallen onder een of meer van de volgende categorieën:

1<sup>o</sup> de motorvoertuigen die niet behoren tot de motorvoertuigen van de categorie M, N of T, vermeld in artikel 1, § 1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968;

2<sup>o</sup> de motorvoertuigen van de categorie M en N, vermeld in artikel 1, § 1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, en die voldoen aan de volgende voorwaarden:

a) vanaf 1 maart 2016 tot en met 31 december 2019: een van de volgende soorten motorvoertuigen:

1) motorvoertuigen waarvan de dieselmotor ten minste voldoet aan Euronorm IV of 4;

2) motorvoertuigen waarvan de dieselmotor voldoet aan Euronorm III of 3, op voorwaarde dat die voertuigen uitgerust zijn met een door de bevoegde instantie gecertificeerde roetfilter die minstens 30% van het roet opvangt;

3) motorvoertuigen waarvan de benzine- of aardgasmotor ten minste voldoet aan Euronorm I of 1;

b) vanaf 1 januari 2020 tot en met 31 december 2024: een van de volgende soorten motorvoertuigen:

1) motorvoertuigen waarvan de dieselmotor ten minste voldoet aan Euronorm V of 5;

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

c) vanaf 1 januari 2025 tot en met 31 augustus 2027: motorvoertuigen waarvan de dieselmotor ten minste voldoet aan Euronorm 6;

d) vanaf 1 september 2027: motorvoertuigen waarvan de dieselmotor ten minste voldoet aan Euronorm 6d;

e) vanaf 1 januari 2025 tot en met 31 december 2027: een van de volgende soorten motorvoertuigen:

1) motorvoertuigen waarvan de dieselmotor ten minste voldoet aan Euronorm VI;

2) motorvoertuigen waarvan de benzine- of aardgasmotor ten minste voldoet aan Euronorm III of 3;

f) vanaf 1 januari 2028: een van de volgende soorten motorvoertuigen:

1) motorvoertuigen waarvan de dieselmotor ten minste voldoet aan Euronorm VI;

2) motorvoertuigen waarvan de benzine- of aardgasmotor ten minste voldoet aan Euronorm IV of 4;

3<sup>o</sup> de motorvoertuigen van de categorie T, vermeld in artikel 1, § 1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, en die voldoen aan de volgende voorwaarden:

a) vanaf 1 januari 2016 tot en met 31 december 2019: motorvoertuigen waarvan de motor ten minste voldoet aan emissienorm van fase IIIa;

b) vanaf 1 januari 2020 tot en met 31 december 2024: motorvoertuigen waarvan de motor ten minste voldoet aan emissienorm van fase IIIb;

c) vanaf 1 januari 2025: motorvoertuigen waarvan de motor ten minste voldoet aan de emissienorm van fase IV;

4<sup>o</sup> in afwijking van punt 1<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup> en 3<sup>o</sup> zijn alle voertuigen behorende tot de hiernavolgende opsomming steeds toegelaten:

a) de elektrische voertuigen, plug-in-hybridevoertuigen met een maximale CO<sub>2</sub>-uitstoot van 50 gram per kilometer of met waterstof aangedreven voertuigen;

b) de prioritaire voertuigen, vermeld in artikel 37 van de Wegcode;

c) uitzonderlijke voertuigen, vermeld in artikel 3 van het Koninklijk besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen, die beschikken over een geldige vergunning;

d) de voertuigen van de krijgsmacht;

e) de voertuigen waarvan de titularis van de nummerplaat of een persoon die gedomicilieerd is op hetzelfde adres als de titularis van de nummerplaat, recht heeft op een verhoogde tegemoetkoming en houder is van de speciale kaart, vermeld in artikel 27.4.3 van de Wegcode. De toegang kan slechts voor één voertuig per speciale kaart aangevraagd worden en geldt tot de eerstvolgende wijziging van de toegangsvoorwaarden, vermeld in punt 2<sup>o</sup>;

f) de voertuigen die aangepast zijn voor het vervoer van personen met een handicap, waarvoor een goedkeuring van de aanpassing van een voertuig is afgeleverd door de bevoegde overheidsinstantie en waarvan de titularis van de nummerplaat of een persoon, gedomicilieerd op het adres van de titularis van de nummerplaat, houder is van de speciale kaart, vermeld in artikel 27.4.3 van de Wegcode, of van een daarmee gelijkgesteld document als vermeld in artikel 27.4.1 van de Wegcode. De toegang kan alleen aangevraagd worden voor voertuigen die vóór de invoering van de toegangsvoorwaarden, vermeld in punt 2<sup>o</sup>, ingeschreven zijn op naam van de betrokken titularis van de nummerplaat, en geldt tot de eerstvolgende wijziging van de toegangsvoorwaarden, vermeld in punt 2<sup>o</sup>;

g) de voertuigen die aangepast zijn voor het vervoer van personen met een handicap en die worden ingeschakeld in het kader van het decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbare dienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit;

h) de voertuigen die uitgerust zijn met een rolstoellift en die geen voertuigen zijn als vermeld in punt e), f) of g). De toegang geldt tot de eerstvolgende wijziging van de toegangsvoorwaarden, vermeld in punt 2<sup>o</sup>;

i) mobiele kranen als vermeld in artikel 1, § 1, 9, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

§ 2. Voor de voertuigen, vermeld in paragraaf 1, 2<sup>o</sup>, geldt dat de EEV-norm gelijkgesteld wordt aan de euro V-norm. EEV is de formele Europese term voor een schoon voertuig van categorie N2 en N3, zwaarder dan 3,5 ton.

§ 3. Voor de voertuigen, vermeld in paragraaf 1, 2° en 3°, geldt dat, als de emissienorm van het voertuig niet bekend is, die norm wordt bepaald aan de hand van de datum van de eerste inschrijving van het voertuig. Voor binnenlandse voertuigen is de emissienorm niet bekend als die norm niet is opgenomen in de databank van DIV. Voor buitenlandse voertuigen is de emissienorm niet bekend als die norm niet op het inschrijvingsbewijs staat. De volgende data worden gebruikt om de norm te bepalen als die niet bekend is:

1° voor voertuigen van de categorie M1:

datum van de eerste inschrijving van het voertuig in het binnen- of buitenland	emissienorm
vanaf 1 juli 1992 tot en met 31 december 1996	euro 1
vanaf 1 januari 1997 tot en met 31 december 2000	euro 2
vanaf 1 januari 2001 tot en met 31 december 2005	euro 3
vanaf 1 januari 2006 tot en met 31 december 2010	euro 4
vanaf 1 januari 2011 tot en met 31 augustus 2015	euro 5
vanaf 1 september 2015 tot en met 31 augustus 2019	euro 6
vanaf 1 september 2019 tot en met 31 december 2020	euro 6d-temp
vanaf 1 januari 2021	euro 6d

;

2° voor voertuigen van de categorie N1, gewichtsklasse I:

datum van de eerste inschrijving van het voertuig in het binnen- of buitenland	emissienorm
vanaf 1 oktober 1994 tot en met 31 december 1997	euro 1
vanaf 1 januari 1998 tot en met 31 december 2000	euro 2
vanaf 1 januari 2001 tot en met 31 december 2005	euro 3
vanaf 1 januari 2006 tot en met 31 december 2010	euro 4
vanaf 1 januari 2011 tot en met 31 augustus 2015	euro 5
vanaf 1 september 2015 tot en met 31 augustus 2019	euro 6
vanaf 1 september 2019 tot en met 31 december 2020	euro 6d-temp
vanaf 1 januari 2021	euro 6d

;

3° voor voertuigen van de categorie M2 of N1, gewichtsklasse II of III:

datum van de eerste inschrijving van het voertuig in het binnen- of buitenland	emissienorm
vanaf 1 oktober 1994 tot en met 31 december 1997	euro 1
vanaf 1 januari 1998 tot en met 31 december 2001	euro 2
vanaf 1 januari 2002 tot en met 31 december 2006	euro 3
vanaf 1 januari 2007 tot en met 31 december 2011	euro 4
vanaf 1 januari 2012 tot en met 31 augustus 2016	euro 5
vanaf 1 september 2016 tot en met 31 augustus 2020	euro 6
vanaf 1 september 2020 tot en met 31 december 2021	euro 6d-temp
vanaf 1 januari 2022	euro 6d

;

4° voor voertuigen van de categorie N2 met een referentiemassa van maximaal 2610 kg:

datum van de eerste inschrijving van het voertuig in het binnen- of buitenland	emissienorm
vanaf 1 oktober 1993 tot en met 30 september 1996	euro I
vanaf 1 oktober 1996 tot en met 30 september 2001	euro II
vanaf 1 oktober 2001 tot en met 30 september 2006	euro III
vanaf 1 oktober 2006 tot en met 31 december 2011	euro IV
vanaf 1 januari 2012 tot en met 31 augustus 2016	euro V
vanaf 1 september 2016	euro VI

;

5° voor voertuigen van de categorie M3, N2 met een referentiemassa van meer dan 2610 kg of N3:

datum van de eerste inschrijving van het voertuig in het binnen- of buitenland	emissienorm
vanaf 1 oktober 1993 tot en met 30 september 1996	euro I
vanaf 1 oktober 1996 tot en met 30 september 2001	euro II

vanaf 1 oktober 2001 tot en met 30 september 2006	euro III
vanaf 1 oktober 2006 tot en met 30 september 2009	euro IV
vanaf 1 oktober 2009 tot en met 31 december 2013	euro V
vanaf 1 januari 2014	euro VI

;

6° voor voertuigen van de categorie T:

datum van de eerste inschrijving van het voertuig in het binnen- of buitenland	emissienorm
vanaf 1 januari 1999 tot en met 31 december 2001	fase I
vanaf 1 januari 2002 tot en met 31 december 2005	fase II
vanaf 1 januari 2006 tot en met 31 december 2010	fase IIIa
vanaf 1 januari 2011 tot en met 31 december 2013	fase IIIb
vanaf 1 januari 2014	fase IV

§ 4. De emissienorm die op basis van de datum van de eerste inschrijving van het voertuig werd afgeleid, wordt opgenomen in de LEZ-databank.

§ 5. Als uit het EEG-certificaat van overeenstemming of uit een ander document dat door een overheidsinstantie is aanvaard, een andere emissienorm, een andere categorie of een ander brandstoftype voor het voertuig kan worden afgeleid dan de emissienorm, de categorie of het brandstoftype die in de LEZ-databank is opgenomen, dan kan de titularis van het voertuig de emissienorm, de categorie of het brandstoftype in de LEZ-databank laten aanpassen aan de hand van de voormelde documenten. Dat gebeurt door registratie bij de gemeente die een LEZ op haar grondgebied invoert, uiterlijk 24 uur na het betreden van een LEZ. Deze registratie gebeurt enkel in functie van de LEZ en wijzigt de gegevens in de databank van DIV niet.

§ 6. In dit artikel wordt verstaan onder:

1° emissienorm van fase I, II, IIIa, IIIb en IV: de norm voor motorvoertuigen die niet voor de weg bestemd zijn en die voldoen aan de emissiestandaarden, vermeld in richtlijn nr. 97/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1997 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake maatregelen tegen de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes door inwendige verbrandingsmotoren die worden gemonteerd in niet voor de weg bestemde mobiele machines;

2° Euronorm I, II, III, IV, V, EEV en VI: de norm voor zwaar vervoer dat voldoet aan de emissiestandaarden, vermeld in richtlijn nr. 88/77/EEG van de Raad van 3 december 1987 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes door dieselmotoren bestemd voor het aandrijven van voertuigen, richtlijn 2005/55/EG van het Europees Parlement en de Raad van 28 september 2005 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes door voertuigmotoren met compressieontsteking en de emissie van verontreinigende gassen door op aardgas of vloeibaar petroleumgas lopende voertuigmotoren met elektrische ontsteking, en verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van verordening (EG) nr. 715/2007 en richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG;

3° Euronorm 1, 2, 3, 4, 5, 6, 6d-temp en 6d: de norm voor personenwagens en lichte vrachtauto's die voldoen aan de bijbehorende emissiestandaarden, vermeld in richtlijn (EEG) nr. 70/220 van de Raad van 20 maart 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen, verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, en verordening (EG) nr. 692/2008 wat de emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 6) betreft;

4° gewichtsklasse I, II en III: de gewichtsklasse van een bestelwagen, vermeld in bijlage I van de voormelde verordening (EG) nr. 715/2007;

5° referentiemassa: de referentiemassa, vermeld in artikel 3, 3, van de voormelde verordening (EG) nr. 715/2007;

6° koninklijk besluit van 15 maart 1968: het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen;

7° plug-in-hybridevoertuig: een voertuig, aangedreven door een elektrische motor en een verbrandingsmotor, waarvoor de energie geleverd wordt aan de elektrische motor door batterijen die volledig opgeladen kunnen worden via een aansluiting aan een externe energiebron buiten het voertuig;

8° rolstoellift: een liftstelsel dat in of aan het voertuig gemonteerd is en dat gebruikt wordt om de rolstoel samen met de gebruiker in het voertuig te plaatsen.”

De emissiestandaarden, als vermeld in paragraaf 1, punt 1° tot en met 3°, zijn opgenomen in bijlage.

**Art. 2.** De Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu en het waterbeleid, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 31 maart 2017.

De minister-president van de Vlaamse Regering,  
G. BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,  
J. SCHAUVLIEGE

Bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering van 31 maart 2017 houdende wijziging van artikel 2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 26 februari 2016 betreffende lage-emissiezones.

BIJLAGE. OVERZICHT VAN DE EUROPESE EMISSIESTANDAARDEN ALS VERMELD IN ARTIKEL 2, §6.

**Emissiestandaarden voor motorvoertuigen die niet voor de weg bestemd zijn**

	P (kW)	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NO <sub>x</sub> (g/kWh)	HC+NO <sub>x</sub> (g/kWh)	PT (g/kWh)
Fase I	130 ≤ P ≤ 560	5,0	1,3	9,2	-	0,54
	75 ≤ P < 130	5,0	1,3	9,2	-	0,70
	37 ≤ P < 75	6,5	1,3	9,2	-	0,85
Fase II	130 ≤ P ≤ 560	3,5	1,0	6,0	-	0,2
	75 ≤ P < 130	5,0	1,0	6,0	-	0,3
	37 ≤ P < 75	5,0	1,3	7,0	-	0,4
Fase IIIa	18 ≤ P < 37	5,5	1,5	8,0	-	0,8
	130 ≤ P ≤ 560	3,5	-	-	4,0	0,2
	75 ≤ P < 130	5,0	-	-	4,0	0,3
Fase IIIb	37 ≤ P < 75	5,0	-	-	4,7	0,4
	19 ≤ P < 37	5,5	-	-	7,5	0,6
	130 ≤ P ≤ 560	3,5	0,19	2,0	-	0,025
Fase IV	75 ≤ P < 130	5,0	0,19	3,3	-	0,025
	56 ≤ P < 75	5,0	0,19	3,3	-	0,025
	37 ≤ P < 56	5,0	-	-	4,7	0,025
Fase IV	130 ≤ P ≤ 560	3,5	0,19	0,4	-	0,025
	56 ≤ P < 130	5,0	0,19	0,4	-	0,025

**Opmerking:**

P = nettovermogen

NO<sub>x</sub> = stikstofoxiden

CO = koolmonoxide

HC+NO<sub>x</sub> = som van koolwaterstoffen en stikstofoxiden

HC = koolwaterstoffen

PT = deeltjes

### Emissiestandaarden voor zwaar vervoer

De grenswaarden voor euronormen I, II, III, IV en EEV zijn geldig voor voertuigen van de categorie M2, N2, M3 en N3. Vanaf euro V en VI zijn de grenswaarden geldig voor voertuigen van de categorie M1, M2, N1 en N2 met een referentiemassa van meer dan 2610 kg en voor alle voertuigen van de categorie M3 en N3.

	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NMHC (g/kWh)	CH <sub>4</sub>	NOx (g/kWh)	PT (g/kWh)	Deeltjes aantal (#/kWh)	Rook m <sup>-1</sup>	NH <sub>3</sub> (ppm)
Euro I	4,5	1,1	-	-	8,0	0,36 <sup>(a)</sup>	-	-	-
Euro II	4,0	1,1	-	-	7,0	0,15	-	-	-
Euro III	ESC/ELR	0,66	-	-	5,0	0,10 <sup>(b)</sup>	-	0,8	-
	ETC	5,45	-	0,78	5,0	0,16 <sup>(d)</sup>	-	-	-
Euro IV	ESC/ELR	1,5	0,46	-	3,5	0,02	-	0,5	-
	ETC	4,0	-	0,55	3,5	0,03	-	-	-
Euro V	ESC/ELR	1,5	0,46	-	2,0	0,02	-	0,5	-
	ETC	4,0	-	0,55	2,0	0,03	-	-	-
EEV	ESC/ELR	1,5	0,25	-	2,0	0,02	-	0,15	-
	ETC	3,0	-	0,40	2,0	0,02	-	-	-
Euro VI	WHSC (CI)	1,5	0,13	-	0,4	0,01	8,0x10 <sup>11</sup>	-	10
	WHTC (CI)	4,0	0,16	-	0,46	0,01	6,0x10 <sup>11</sup>	-	10
	WHTC (PI)	4,0	-	0,16	0,50	0,01	6,0x10 <sup>11(e)</sup>	-	10

#### Opmerking:

CO = massa koolmonoxide

NO<sub>x</sub> = massa stikstofoxiden

PT = massa deeltjes

NMHC = massa niet-methaan koolwaterstoffen

HC = massa koolwaterstoffen, bij euro 6 aangeduid als THC, massa totale koolwaterstoffen

WHSC = wereldwijd geharmoniseerde stationaire rijcyclus

WHTC = wereldwijd geharmoniseerde transiënte rijcyclus

CI = compressieontsteking

PI = elektrische ontsteking

ESC/ELR, ETC = testprocedures zoals beschreven in verordening nr. 88/77/EEG. Voor typegoedkeuring volgens euronorm III worden de emissies gemeten in ESC- en ELR-tests met conventionele dieselmotoren, met inbegrip van die welke uitgerust zijn met elektronische brandstofinspuitapparatuur, uitlaatgasrecirculatie (EGR) en/of oxidatiekatalysator. Dieselmotoren die uitgerust zijn met moderne uitlaatgasbehandelingssystemen, bijvoorbeeld NOx-katalysatoren en/of deeltjesvangsters, moeten bovendien een ETC-test ondergaan. Voor typegoedkeuring volgens euronorm IV, euronorm V of EEV worden de emissies gemeten met de ESC-test, de ELR-test en de ETC-test. Voor gasmotoren worden de gasvormige emissies bepaald met behulp van de ETC-test.

(<sup>a</sup>) Op de grenswaarde voor de emissie van deeltjes wordt bij motoren met een vermogen van 85 kW of minder een coëfficiënt van 1,7 toegepast.

(<sup>b</sup>) 0,13 voor motoren met een inhoud per cilinder van minder dan 0,7 dm<sup>3</sup> en een nominaal toerental van meer dan 3000 min<sup>-1</sup>

(<sup>c</sup>) alleen bij aardgasmotoren

(<sup>d</sup>) 0,21 voor motoren met een inhoud per cilinder van minder dan 0,7 dm<sup>3</sup> en een nominaal toerental van meer dan 3000 min<sup>-1</sup>

(<sup>e</sup>) Deze grenswaarde is van toepassing vanaf de data die vermeld zijn in tabel 1, rij B, van aanhangsel 9 van bijlage I van Verordening (EU) nr. 582/2011.

### Emissiestandaarden voor personenwagens en lichte vrachtauto's

#### Personenwagens

De grenswaarden voor euronormen 1 en 2 zijn geldig voor voertuigen van de categorie M1, met uitzondering van voertuigen die ontworpen zijn voor het vervoer van meer dan zes personen, de bestuurder inbegrepen, en voertuigen met een maximummassa van meer dan 2500 kg.

De grenswaarden voor euronormen 3 en 4 zijn geldig voor voertuigen van de categorie M1, met uitzondering van voertuigen met een maximummassa van meer dan 2500 kg. Vanaf euronorm 5 zijn de grenswaarden geldig voor voertuigen van de categorie M1 en M2 met een referentiemassa van maximaal 2610 kg.

	CO (g/km)		HC (g/km)		NMHC (g/km)		NOx (g/km)		HC + NOx (g/km)		Deeltjesmassa (g/km)		Deeltjes aantal (#/km)	
	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI
Euro 1	2,72	2,72	-	-	-	-	0,97	0,97	-	-	0,14	-	-	-
Euro 2	2,2	1,0	-	-	-	-	0,5	0,7 <sup>(b)</sup>	-	-	0,08 <sup>(b)</sup>	-	-	-
Euro 3	2,3	0,64	0,20	0,50	-	0,15	-	0,56	-	-	0,05	-	-	-
Euro 4	1,0	0,50	0,10	0,25	-	0,08	-	0,30	-	-	0,025	-	-	-
Euro 5	1,0	0,50	0,10	0,180	0,068	0,060	-	0,230	-	0,230	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	-	6x10 <sup>11</sup> <sup>(c)</sup>
Euro 6	1,0	0,50	0,10	0,080	0,068	0,060	-	0,170	-	0,170	0,0045 <sup>(d)</sup>	0,0045 <sup>(d)</sup>	6x10 <sup>11</sup> <sup>(e)</sup>	6x10 <sup>11</sup>
Euro 6d-temp	1,0	0,50	0,10	0,080 <sup>(f)</sup>	0,068	0,060 <sup>(f)</sup>	-	0,170	-	0,170	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup> <sup>(f)</sup>	6x10 <sup>11</sup> <sup>(f)</sup>
Euro 6d	1,0	0,50	0,10	0,080 <sup>(g)</sup>	0,068	0,060 <sup>(g)</sup>	-	0,170	-	0,170	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup> <sup>(g)</sup>	6x10 <sup>11</sup> <sup>(g)</sup>

#### Opmerking:

PI = elektrische ontsteking

CI= compressieontsteking

NMHC = massa niet-methaan koolwaterstoffen

NOx = massa stikstofoxiden

CO = massa koolmonoxide      HC+NO<sub>x</sub> = gecombineerde massa koolwaterstoffen en stikstofoxiden

HC = massa koolwaterstoffen, bij euro 5 en euro 6 aangeduid als THC, massa totale koolwaterstoffen

(<sup>a</sup>) De normen voor deeltjesmassa en deeltjesaantal bij motoren met elektrische ontsteking zijn alleen van toepassing op voertuigen met directe inspuitingsmotoren.

(<sup>b</sup>) Tot en met 30 september 1999 gelden voor voertuigen met dieselmotoren met directe inspuiting de volgende grenswaarden: gecombineerde massa koolwaterstoffen en stikstofoxiden = 0,9 g/km en deeltjesmassa = 0,10 g/km.

(<sup>c</sup>) De emissiegrenzen van 4,5 mg/km voor de deeltjesmassa en de grenswaarde voor het deeltjesaantal gelden vanaf 1 september 2011 voor de typegoedkeuring van nieuwe voertuigtypen en vanaf 1 januari 2013 voor alle nieuwe voertuigen die in de gemeenschap worden verkocht, geregistreerd of in de handel gebracht.

(<sup>d</sup>) Voor voertuigen waarvoor op basis van de emissiegrenswaarden in deze tabel een typegoedkeuring is verleend met het vorige protocol van deeltjesmassameting vóór 1 september 2011, geldt een emissiegrens van 5 mg/km voor de deeltjesmassa.

(<sup>e</sup>) Tot drie jaar na de data voor nieuwe typegoedkeuringen en nieuwe voertuigen, vermeld in artikel 10, lid 4 en 5, van verordening nr. 715/2007, wordt op verzoek van de fabrikant op Euro 6-voertuigen met elektrische ontsteking en directe inspuiting een emissiegrens van 6,0 x 10<sup>12</sup> #/km voor het deeltjesaantal toegepast. Vóór het einde van die periode moet een typegoedkeuringstestmethode worden toegepast die een doeltreffende beperking van het aantal uitgestoten deeltjes in reële rijomstandigheden waarborgt.

(<sup>f</sup>) Tijdens een test op de weg met behulp van een PEMS zijn de emissiegrenswaarden van toepassing die werden bepaald aan de hand van de tijdelijke conformiteitsfactoren die zijn opgenomen in verordening nr. 692/2008.

(<sup>g</sup>) Tijdens een test op de weg met behulp van een PEMS zijn de emissiegrenswaarden van toepassing die werden bepaald aan de hand van de definitieve conformiteitsfactoren die zijn opgenomen in verordening nr. 692/2008.

Lichte vrachtauto's

De grenswaarden voor euronormen 1 en 2 zijn geldig voor voertuigen van de categorie N1, met inbegrip van voertuigen van de categorie M1 die ontworpen zijn voor het vervoer van meer dan zes personen, de bestuurder inbegrepen, en voertuigen van de categorie M1 met een maximummassa van meer dan 2500 kg. De grenswaarden voor euronormen 3 en 4 zijn geldig voor voertuigen van de categorie N1, met inbegrip van voertuigen van de categorie M1 met een maximummassa van meer dan 2500 kg. Vanaf euronorm 5 zijn de grenswaarden geldig voor voertuigen van de categorie N1 en N2 met een referentiemassa van maximaal 2610 kg.

Euro	Cat.	Klasse	CO (g/km)		HC (g/km)		NMHC (g/km)		NOx (g/km)		HC + NOx (g/km)		Deeltjesmassa (g/km)		Deeltjes aantal (#/km)			
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI
Euro 1	N1	I	2,72	2,72	-	-	-	-	-	-	0,97	0,97	-	-	-	-	-	
	II	5,17	5,17	-	-	-	-	-	-	1,4	1,4	-	-	-	-	-	-	
	III	6,9	6,9	-	-	-	-	-	-	1,7	1,7	-	-	-	-	-	-	
Euro 2	N1	I	2,2	1,0	-	-	-	-	-	-	0,5	0,7 <sup>(b)</sup>	-	-	-	-	-	-
	II	4,0	1,25	-	-	-	-	-	-	0,6	1,0 <sup>(b)</sup>	-	-	-	-	-	-	
	III	5,0	1,5	-	-	-	-	-	-	0,7	1,2 <sup>(b)</sup>	-	-	-	-	-	-	
Euro 3	N1	I	2,3	0,64	0,20	-	-	-	0,15	0,50	-	0,56	-	-	-	-	-	-
	II	4,17	0,80	0,25	-	-	-	0,18	0,65	-	0,72	-	-	-	-	-	-	
	III	5,22	0,95	0,29	-	-	-	0,21	0,78	-	0,86	-	-	-	-	-	-	
Euro 4	N1	I	1,0	0,50	0,10	-	-	-	0,08	0,25	-	0,30	-	-	-	-	-	-
	II	1,81	0,63	0,13	-	-	-	0,10	0,33	-	0,39	-	-	-	-	-	-	
	III	2,27	0,74	0,16	-	-	-	0,11	0,39	-	0,46	-	-	-	-	-	-	
Euro 5	N1	I	1,00	0,50	0,10	0,068	0,060	0,180	-	0,230	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	-	-	6x10 <sup>11</sup> <sup>(c)</sup>	
	II	1,81	0,63	0,13	0,090	0,075	0,235	-	0,295	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	-	-	6x10 <sup>11</sup> <sup>(c)</sup>		
	III	2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,280	-	0,350	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	-	-	6x10 <sup>11</sup> <sup>(c)</sup>		
N2	-	2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,280	-	0,350	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	-	-	6x10 <sup>11</sup> <sup>(c)</sup>		

Euro 6	Cat.	Klasse	CO (g/km)		HC (g/km)		NMHC (g/km)		NOx (g/km)		HC + NOx (g/km)		Deeltjesmassa (g/km)		Deeltjes aantal (#/km)	
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI
Euro 6	N1	I	1,0	0,50	0,10	0,068	0,060	0,080	-	0,170	0,0045 <sup>(d)</sup>	0,0045 <sup>(d)</sup>	0,0045 <sup>(d)</sup>	6x10 <sup>11</sup> (e)	6x10 <sup>11</sup>	
			1,81	0,63	0,13	0,090	0,075	0,105	-	0,195	0,0045 <sup>(d)</sup>	0,0045 <sup>(d)</sup>	0,0045 <sup>(d)</sup>	6x10 <sup>11</sup> (e)	6x10 <sup>11</sup>	
			2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045 <sup>(d)</sup>	0,0045 <sup>(d)</sup>	0,0045 <sup>(d)</sup>	6x10 <sup>11</sup> (e)	6x10 <sup>11</sup>	
Euro 6d-temp	N1	I	1,0	0,50	0,10	0,068	0,060	0,080	-	0,170	0,0045	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>	
			1,81	0,63	0,13	0,090	0,075	0,105	-	0,195	0,0045	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>	
			2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>	
Euro 6d	N2	-	2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>	
			1,0	0,50	0,10	0,068	0,060	0,080	-	0,170	0,0045	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>	
			1,81	0,63	0,13	0,090	0,075	0,105	-	0,195	0,0045	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>	
Euro 6d	N1	I	1,0	0,50	0,10	0,068	0,060	0,080	-	0,170	0,0045	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>	
			1,81	0,63	0,13	0,090	0,075	0,105	-	0,195	0,0045	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>	
			2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>	
Euro 6d	N2	-	2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>	
			1,0	0,50	0,10	0,068	0,060	0,080	-	0,170	0,0045	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>	
			1,81	0,63	0,13	0,090	0,075	0,105	-	0,195	0,0045	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>	
Euro 6d	N1	I	1,0	0,50	0,10	0,068	0,060	0,080	-	0,170	0,0045	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>	
			1,81	0,63	0,13	0,090	0,075	0,105	-	0,195	0,0045	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>	
			2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>	
Euro 6d	N2	-	2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>	
			1,0	0,50	0,10	0,068	0,060	0,080	-	0,170	0,0045	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>	
			1,81	0,63	0,13	0,090	0,075	0,105	-	0,195	0,0045	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>	

**Opmerking:**

PI = elektrische ontsteking

CI= compressieontsteking

CO = massa koolmonoxide

NMHC = massa niet-methaan koolwaterstoffen

NOx = massa stikstofoxiden

HC+NOx = gecombineerde massa koolwaterstoffen en stikstofoxiden

HC = massa koolwaterstoffen, bij euro 5 en euro 6 aangeduid als THC, massa totale koolwaterstoffen

Cat. = voertuigcategorie

Voor euronormen 1 en 2 geldt de volgende klasse-indeling:

Klasse I = referentiemassa ≤ 1250 kg; klasse II = 1250 kg &lt; referentiemassa ≤ 1700 kg; klasse III = 1700 kg &lt; referentiemassa.

Vanaf euronorm 3 geldt volgende klasse-indeling:

Klasse I = referentiemassa ≤ 1305 kg; klasse II = 1305 kg &lt; referentiemassa ≤ 1760 kg; klasse III = 1760 kg &lt; referentiemassa.

(a) De normen voor deeltjesmassa en het deeltjesaantal bij motoren met elektrische ontsteking zijn alleen van toepassing op voertuigen met directe injectiemotoren.

(b) Tot en met 30 september 1999 gelden voor voertuigen met dieselmotoren met directe inspuiting de volgende grenswaarden:

klasse I: gecombineerde massa koolwaterstoffen en stikstofoxiden = 0,9 g/km en deeltjesmassa = 0,10 g/km;

klasse II: gecombineerde massa koolwaterstoffen en stikstofoxiden = 1,3 g/km en deeltjesmassa = 0,14 g/km;

klasse III: gecombineerde massa koolwaterstoffen en stikstofdioxiden = 1,6 g/km en deeltjesmassa = 0,20 g/km.  
(<sup>c</sup>) De emissiegrenzen van 4,5 mg/km voor de deeltjesmassa en de grenswaarde voor het deeltjesaantal gelden vanaf 1 september 2011 voor de typegoedkeuring van nieuwe voertuigtypen en vanaf 1 januari 2013 voor alle nieuwe voertuigen die in de gemeenschap worden verkocht, geregistreerd of in de handel gebracht.

(<sup>d</sup>) Voor voertuigen waarvoor op basis van de emissiegrenswaarden in deze tabel een typegoedkeuring is verleend met het vorige protocol van deeltjesmassameting vóór 1 september 2011, geldt een emissiegrens van 5 mg/km voor de deeltjesmassa.

(<sup>e</sup>) Tot drie jaar na de data voor respectievelijk nieuwe typegoedkeuringen en nieuwe voertuigen, vermeld in artikel 10, lid 4 en 5, van verordening nr. 715/2007, wordt op verzoek van de fabrikant op Euro 6-voertuigen met elektrische ontsteking en directe inspuiting een emissiegrens van  $6,0 \times 10^{12}$  #/km voor het deeltjesaantal toegepast. Vóór het einde van die periode moet een typegoedkeuringstestmethode worden toegepast die een doeltreffende beperking van het aantal uitgestoten deeltjes in reële rijomstandigheden waarborgt.

(<sup>f</sup>) Tijdens een test op de weg met behulp van een PEMS zijn de emissiegrenswaarden van toepassing die werden bepaald aan de hand van de tijdelijke conformiteitsfactoren die zijn opgenomen in verordening nr. 692/2008.

(<sup>g</sup>) Tijdens een test op de weg met behulp van een PEMS zijn de emissiegrenswaarden van toepassing die werden bepaald aan de hand van de definitieve conformiteitsfactoren die zijn opgenomen in verordening nr. 692/2008.

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 31 maart 2017 houdende wijziging van artikel 2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 26 februari 2016 betreffende lage-emissiezones

Brussel, 31 maart 2017.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,

Joke SCHAUVLIEGE

## TRADUCTION

## AUTORITE FLAMANDE

[C – 2017/30270]

**31 MARS 2017. — Arrêté du Gouvernement flamand portant modification de l'article 2 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 26 février 2016 relatif aux zones de basses émissions**

LE GOUVERNEMENT FLAMAND,

Vu le décret du 27 novembre 2015 relatif aux zones de basses émissions, les articles 4 et 5 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement flamand du 26 février 2016 relatif aux zones de basses émissions ;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 2 février 2017 ;

Vu l'avis 61.028/1 du Conseil d'État, donné le 22 mars 2017, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Sur la proposition de la Ministre flamande de l'Environnement, de la Nature et de l'Agriculture ;

Après délibération,

Arrête :

**Article 1<sup>er</sup>.** L'article 2 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 26 février 2016 relatif aux zones de basses émissions est remplacé par ce qui suit :

« Art. 2. § 1<sup>er</sup>. En exécution de l'article 4, § 1<sup>er</sup>, du décret du 27 novembre 2015, l'accès à une ZBE est autorisé pour les véhicules qui appartiennent à l'une ou à plusieurs des catégories suivantes :

1<sup>o</sup> les véhicules à moteur n'appartenant pas aux véhicules à moteur des catégories M, N ou T, visés à l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 ;

2<sup>o</sup> les véhicules à moteur des catégories M et N, visés à l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, de l'arrêté royal du 15 mars 1968, et qui remplissent les conditions suivantes :

a) à partir du 1<sup>er</sup> mars 2016 jusqu'au 31 décembre 2019, l'un des types de véhicules à moteur suivants :

1) les véhicules dont le moteur diesel répond au moins à l'euronorme IV ou 4 ;

2) les véhicules dont le moteur diesel répond à l'euronorme III ou 3, à la condition que ces véhicules soient équipés d'un filtre à particules certifié par l'instance compétente qui retient au moins 30% du noir de carbone ;

3) les véhicules dont le moteur à essence ou au gaz naturel répond au moins à l'euronorme I ou 1 ;

a) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020 jusqu'au 31 décembre 2024, l'un des types de véhicules à moteur suivants :

1) les véhicules dont le moteur diesel répond au moins à l'euronorme V ou 5 ;

2) les véhicules dont le moteur à essence ou au gaz naturel répond au moins à l'euronorme II ou 2 ;

a) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025 au 31 août 2027 : les véhicules dont le moteur diesel répond au moins à l'euronorme 6 ;

d) à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2027 : les véhicules dont le moteur diesel répond au moins à l'euronorme 6d ;

e) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025 jusqu'au 31 décembre 2027, l'un des types de véhicules à moteur suivants :

1) les véhicules dont le moteur diesel répond au moins à l'euronorme VI ;

2) les véhicules dont le moteur à essence ou au gaz naturel répond au moins à l'euronorme III ou 3 ;

f) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2028, l'un des types de véhicules à moteur suivants :

1) les véhicules dont le moteur diesel répond au moins à l'euronorme VI ;

2) les véhicules dont le moteur à essence ou au gaz naturel répond au moins à l'euronorme IV ou 4 ;

3<sup>o</sup> les véhicules à moteur de la catégorie T, visés à l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, de l'arrêté royal du 15 mars 1968, et qui remplissent les conditions suivantes :

a) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016 au 31 décembre 2019 : les véhicules dont le moteur répond au moins à la norme d'émission de la phase IIIa ;

b) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020 au 31 décembre 2024 : les véhicules dont le moteur répond au moins à la norme d'émission de la phase IIIb ;

c) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025 : les véhicules dont le moteur répond au moins à la norme d'émission de la phase IV ;

4° par dérogation aux points 1°, 2° et 3°, tous les véhicules appartenant à l'énumération suivante, sont toujours autorisés :

a) les véhicules électriques, les véhicules hybrides rechargeables avec une émission de CO<sub>2</sub> maximum de 50 grammes au kilomètre ou les véhicules fonctionnant à l'hydrogène ;

b) les véhicules prioritaires, visés à l'article 37 du Code de la route ;

c) des véhicules exceptionnels, visés à l'article 3 de l'arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels, qui disposent d'une autorisation valable ;

d) les véhicules des forces armées ;

e) les véhicules dont le titulaire de la plaque d'immatriculation ou une personne domiciliée à la même adresse que le titulaire de la plaque d'immatriculation a droit à une intervention majorée et est titulaire de la carte spéciale, visée à l'article 27.4.3 du Code de la route, ou d'un document assimilé tel que visé à l'article 27.4.1 du Code de la route. L'accès ne peut être demandé que pour un seul véhicule par carte spéciale à la fois et est accordé jusqu'à la prochaine modification des conditions d'accès, visées au point 2° ;

f) les véhicules adaptés au transport de personnes handicapées, pour lesquels une approbation d'adaptation d'un véhicule a été délivrée par l'instance publique compétente et dont le titulaire de la plaque d'immatriculation ou une personne, domiciliée à l'adresse du titulaire de la plaque d'immatriculation, est titulaire de la carte spéciale, visée à l'article 27.4.3 du Code de la route, ou d'un document assimilé tel que visé à l'article 27.4.1 du Code de la route. L'accès ne peut être demandé que pour les véhicules inscrits avant la mise en place des conditions d'accès, visées au point 2°, au nom du titulaire concerné de la plaque d'immatriculation, et est accordé jusqu'à la prochaine modification des conditions d'accès, visées au point 2° ;

g) les véhicules adaptés au transport de personnes handicapées et utilisés dans le cadre du décret du 21 décembre 2012 visant à compenser l'obligation de service public pour le transport des personnes handicapées ou à mobilité très réduite ;

h) les véhicules équipés d'un élévateur à fauteuil roulant et non visés aux points e), f) ou g). L'accès est accordé jusqu'à la prochaine modification des conditions d'accès, visées au point 2° ;

i) les grues mobiles, telles que visées à l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, 9, de l'arrêté royal du 15 mars 1968.

§ 2. En ce qui concerne les véhicules visés au paragraphe 1<sup>er</sup>, 2°, la norme EEV est assimilée à la norme euro V. EEV est le terme européen formel désignant les véhicules propres des catégories N2 et N3 d'un poids supérieur à 3,5 tonnes.

§ 3. Lorsque la norme d'émission d'un véhicule, tel que visé aux paragraphes 1<sup>er</sup>, 2° et 3°, n'est pas connue, elle est déterminée sur la base de la date de première immatriculation du véhicule. La norme d'émission d'un véhicule national n'est pas connue lorsque cette norme ne figure pas dans la base de données de la DIV. La norme d'émission d'un véhicule étranger n'est pas connue lorsque cette norme ne figure pas sur le certificat d'immatriculation. Les dates suivantes sont utilisées pour déterminer la norme lorsque celle-ci n'est pas connue :

1° pour les véhicules de la catégorie M1 :

date de première immatriculation du véhicule en Belgique ou à l'étranger	norme d'émission
du 1 <sup>er</sup> juillet 1992 au 31 décembre 1996	euro 1
du 1 <sup>er</sup> janvier 1997 au 31 décembre 2000	euro 2
du 1 <sup>er</sup> janvier 2001 au 31 décembre 2005	euro 3
du 1 <sup>er</sup> janvier 2006 au 31 décembre 2010	euro 4
du 1 <sup>er</sup> janvier 2011 au 31 août 2015	euro 5
du 1 <sup>er</sup> janvier 2015 au 31 août 2019	euro 6
du 1 <sup>er</sup> septembre 2019 au 31 décembre 2020	euro 6d-temp
à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2021	euro 6d

;

2° pour les véhicules de la catégorie N1, catégorie de poids I :

date de première immatriculation du véhicule en Belgique ou à l'étranger	norme d'émission
du 1 <sup>er</sup> octobre 1994 au 31 décembre 1997	euro 1
du 1 <sup>er</sup> janvier 1998 au 31 décembre 2000	euro 2
du 1 <sup>er</sup> janvier 2001 au 31 décembre 2005	euro 3
du 1 <sup>er</sup> janvier 2006 au 31 décembre 2010	euro 4

du 1 <sup>er</sup> janvier 2011 au 31 août 2015	euro 5
du 1 <sup>er</sup> janvier 2015 au 31 août 2019	euro 6
du 1 <sup>er</sup> septembre 2019 au 31 décembre 2020	euro 6d-temp
à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2021	euro 6d

;

3° pour les véhicules des catégories M2 ou N1, catégorie de poids II ou III :

date de première immatriculation du véhicule en Belgique ou à l'étranger	norme d'émission
du 1 <sup>er</sup> octobre 1994 au 31 décembre 1997	euro 1
du 1 <sup>er</sup> janvier 1998 au 31 décembre 2001	euro 2
du 1 <sup>er</sup> janvier 2002 au 31 décembre 2006	euro 3
du 1 <sup>er</sup> janvier 2007 au 31 décembre 2011	euro 4
du 1 <sup>er</sup> janvier 2012 au 31 août 2016	euro 5
du 1 <sup>er</sup> septembre 2016 au 31 août 2020	euro 6
du 1 <sup>er</sup> septembre 2016 au 31 décembre 2021	euro 6d-temp
à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2022	euro 6d

;

4° pour les véhicules de la catégorie N2 ayant une masse de référence de 2610 kg au maximum :

date de première immatriculation du véhicule en Belgique ou à l'étranger	norme d'émission
du 1 <sup>er</sup> octobre 1993 au 30 septembre 1996	euro I
du 1 <sup>er</sup> octobre 1996 au 30 septembre 2001	euro II
du 1 <sup>er</sup> octobre 2001 au 30 septembre 2006	euro III
du 1 <sup>er</sup> octobre 2006 au 31 décembre 2011	euro IV
du 1 <sup>er</sup> janvier 2012 au 31 août 2016	euro V
du 1 <sup>er</sup> septembre 2016	euro VI

;

5° pour les véhicules de la catégorie M3, N2 ayant une masse de référence de plus de 2610 kg ou N3 :

date de première immatriculation du véhicule en Belgique ou à l'étranger	norme d'émission
du 1 <sup>er</sup> octobre 1993 au 30 septembre 1996	euro I
du 1 <sup>er</sup> octobre 1996 au 30 septembre 2001	euro II
du 1 <sup>er</sup> octobre 2001 au 30 septembre 2006	euro III
du 1 <sup>er</sup> octobre 2006 au 30 septembre 2009	euro IV
du 1 <sup>er</sup> octobre 2009 au 31 décembre 2013	euro V
du 1 <sup>er</sup> janvier 2014	euro VI

;

6° pour les véhicules de la catégorie T :

date de première immatriculation du véhicule en Belgique ou à l'étranger	norme d'émission
du 1 <sup>er</sup> janvier 1999 au 31 décembre 2001	phase I
du 1 <sup>er</sup> janvier 2002 au 31 décembre 2005	phase II
du 1 <sup>er</sup> janvier 2006 au 31 décembre 2010	phase IIIa
du 1 <sup>er</sup> janvier 2011 au 31 décembre 2013	phase IIIb
du 1 <sup>er</sup> janvier 2014	phase IV

§ 4. La norme d'émission déduite sur la base de la date de première immatriculation, est reprise dans la base de données ZBE.

§ 5. Si, sur la base du certificat de conformité CEE ou d'un autre document accepté par une instance publique, une autre norme d'émission, une autre catégorie ou un autre type de carburant du véhicule que celle ou celui repris(e) dans la base de données ZBE peut être déduite, le titulaire du véhicule peut faire adapter la norme d'émission, la catégorie ou le type de carburant dans la base de données ZBE à l'aide de ces documents. Cela s'effectue par l'enregistrement auprès de la commune qui instaure une ZBE sur son territoire, au plus tard 24 heures après l'entrée dans la ZBE. Cet enregistrement se fait uniquement en fonction de la ZBE et ne modifie pas les données dans la base de données de la DIV.

§ 6. Dans le présent article, on entend par :

1° norme d'émission des phases I, II, IIIa et IV : la norme applicable aux véhicules à moteur non routiers répondant aux normes d'émission, visées à la directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1997 sur le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers ;

2° l'euronorme I, II, III, IV, V EEV et VI : la norme applicable aux poids lourds répondant aux normes d'émission, visées à la directive 88/77/CEE du Conseil du 3 décembre 1987 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion des véhicules, la directive 2005/55/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 septembre 2005 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules, et au Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE ;

3° l'euronorme 1, 2, 3, 4, 5, 6, 6d-temp et 6d : la norme applicable aux voitures particulières et véhicules utilitaires légers répondant aux normes d'émission, visées à la directive (CEE) n° 70/220 du Conseil du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur, au Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et au Règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) ;

4° catégorie de poids I, II et III : la catégorie de poids d'une camionnette, visée à l'annexe I<sup>re</sup> du Règlement (CE) n° 715/2007 précité ;

5° masse de référence : la masse de référence, visée à l'article 3, 3 du Règlement (CE) n° 715/2007 précité ;

6° arrêté royal du 15 mars 1968 : l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité ;

7° véhicule hybride rechargeable : un véhicule à moteur électrique et à moteur à combustion, dont l'énergie est fournie au moteur électrique par des batteries pouvant être chargées complètement par un raccordement à une source d'énergie externe ;

8° élévateur à fauteuil roulant : un système élévateur monté dans ou au véhicule, qui est utilisé en vue de monter le fauteuil roulant ensemble avec son utilisateur dans le véhicule. ».

Les normes d'émission, telles que visés au paragraphe 1<sup>er</sup>, points 1° à 3°, sont reprises en annexe.

**Art. 2.** Le Ministre flamand ayant l'environnement et la politique de l'eau dans ces attributions, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 31 mars 2017.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

G. BOURGEOIS

La Ministre flamande de l'Environnement, de la Nature et de l'Agriculture,

J. SCHAUVLIEGE

Annexe à l'arrêté du Gouvernement flamand du 31 mars 2017 portant modification de l'article 2 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 26 février 2016 relatif aux zones de basses émissions.

ANNEXE. APERÇU DES NORMES D'ÉMISSION EUROPÉENNES TELLES QUE VISÉES A L'ARTICLE 2, § 6.

### Normes d'émission pour les véhicules à moteur non routiers

	P (kW)	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NO <sub>x</sub> (g/kWh)	HC+NO <sub>x</sub> (g/kWh)	PT (g/kWh)
Phase I	130 ≤ P ≤ 560	5,0	1,3	9,2	-	0,54
	75 ≤ P < 130	5,0	1,3	9,2	-	0,70
	37 ≤ P < 75	6,5	1,3	9,2	-	0,85
Phase II	130 ≤ P ≤ 560	3,5	1,0	6,0	-	0,2
	75 ≤ P < 130	5,0	1,0	6,0	-	0,3
	37 ≤ P < 75	5,0	1,3	7,0	-	0,4
	18 ≤ P < 37	5,5	1,5	8,0	-	0,8
Phase IIIa	130 ≤ P ≤ 560	3,5	-	-	4,0	0,2
	75 ≤ P < 130	5,0	-	-	4,0	0,3
	37 ≤ P < 75	5,0	-	-	4,7	0,4
	19 ≤ P < 37	5,5	-	-	7,5	0,6
Phase IIIb	130 ≤ P ≤ 560	3,5	0,19	2,0	-	0,025
	75 ≤ P < 130	5,0	0,19	3,3	-	0,025
	56 ≤ P < 75	5,0	0,19	3,3	-	0,025
	37 ≤ P < 56	5,0	-	-	4,7	0,025
Phase IV	130 ≤ P ≤ 560	3,5	0,19	0,4	-	0,025
	56 ≤ P < 130	5,0	0,19	0,4	-	0,025

Remarque :

P = puissance nette  
CO = monoxyde de carbone

NO<sub>x</sub> = oxydes d'azote

HC+NO<sub>x</sub> = somme des hydrocarbures et des oxydes d'azote

HC = hydrocarbures  
PT = particules

### Normes d'émission applicables aux poids lourds

Les valeurs limites pour les euronormes I, II, III, IV et EEV s'appliquent aux véhicules des catégories M2, N2, M3 et N3. A partir d'euro V et VI, les valeurs limites s'appliquent aux véhicules des catégories M1, M2, N1 et N2 ayant une masse de référence de plus de 2610 kg et à tous les véhicules des catégories M3 et N3.

	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NMHC (g/kWh)	CH <sub>4</sub>	NOx (g/kWh)	PT (g/kWh)	Nombre de particules (#/kWh)	Fumée m <sup>-1</sup>	NH <sub>3</sub> (ppm)
Euro I	4,5	1,1	-	-	8,0	0,36 <sup>(a)</sup>	-	-	-
Euro II	4,0	1,1	-	-	7,0	0,15	-	-	-
Euro III	ESC/ELR	0,66	-	-	5,0	0,10 <sup>(b)</sup>	-	0,8	-
	ETC	5,45	0,78	1,6 <sup>(c)</sup>	5,0	0,16 <sup>(d)</sup>	-	-	-
Euro IV	ESC/ELR	1,5	0,46	-	3,5	0,02	-	0,5	-
	ETC	4,0	-	0,55	3,5	0,03	-	-	-
Euro V	ESC/ELR	1,5	0,46	-	2,0	0,02	-	0,5	-
	ETC	4,0	-	0,55	2,0	0,03	-	-	-
EEV	ESC/ELR	1,5	0,25	-	2,0	0,02	-	0,15	-
	ETC	3,0	-	0,40	2,0	0,02	-	-	-
Euro VI	WHSC (CI)	1,5	0,13	-	0,4	0,01	8,0x10 <sup>11</sup>	-	10
	WHTC (CI)	4,0	0,16	-	0,46	0,01	6,0x10 <sup>11</sup>	-	10
	WHTC (PI)	4,0	-	0,16	0,50	0,01	6,0x10 <sup>11</sup> (e)	-	10

#### Remarque :

CO = masse de monoxyde de carbone

NO<sub>x</sub> = masse d'oxydes d'azote

PT = masse de particules

NMHC = masse des hydrocarbures non méthaniques

HC = masse des hydrocarbures, pour Euro 6 indiquée comme THC, masse totale des hydrocarbures

WHSC = cycle d'essai mondial harmonisé en conditions stabilisées

WHTC = cycle d'essai mondial harmonisé en conditions transitoires

CI = allumage à compression

PI = allumage commandé

ESC/ELR, ETC = procédures d'essai telles que décrites au Règlement n° 88/77/CEE. Pour la réception par type selon l'euronorme III, les émissions sont mesurées dans des essais ESC et ELR avec des moteurs diesel conventionnels, y compris ceux équipés d'un système d'injection électronique de carburant, d'un dispositif de recyclage des gaz d'échappement (EGR) et/ou de catalyseurs d'oxydation. Les moteurs diesel dotés de systèmes avancés de post-traitement des gaz d'échappement, y compris les catalyseurs de NOx et/ou les filtres à particules, doivent de plus subir l'essai ETC. Pour la réception par type selon l'euronorme IV, l'euronorme V ou EEV, les émissions sont déterminées par les essais ESC, ELR et ETC.

Pour les moteurs au gaz, les émissions de gaz sont déterminées par l'essai ETC.

(<sup>a</sup>) A la valeur limite pour l'émission de particules, en cas de moteurs ayant une puissance de 85 kW ou moins, un coefficient de 1,7 est appliqué.

(<sup>b</sup>) 0,13 pour les moteurs dont la cylindrée unitaire est inférieure à 0,7 dm<sup>3</sup> et le régime nominal est supérieur à 3 000 min<sup>-1</sup>.

(<sup>c</sup>) uniquement en cas de moteurs au gaz naturel

(<sup>d</sup>) 0,21 pour les moteurs dont la cylindrée unitaire est inférieure à 0,7 dm<sup>3</sup> et le régime nominal est supérieur à 3 000 min<sup>-1</sup>.

(<sup>e</sup>) Cette valeur limite s'applique à partir des dates visées au tableau 1, rangée B, de l'appendice 9 de l'annexe I du Règlement (UE) n° 582/2011.

### Normes d'émission applicables aux voitures particulières et véhicules utilitaires légers

#### Voitures particulières

Les valeurs limites pour les euronormes 1 et 2 s'appliquent aux véhicules de la catégorie M1, à l'exception des véhicules conçus pour le transport de plus de six personnes, y compris le conducteur, et aux véhicules ayant une masse maximale de plus de 2500 kg. Les valeurs limites pour les euronormes 3 et 4 s'appliquent aux véhicules de la catégorie M1, à l'exception des véhicules ayant une masse maximale de plus de 2500 kg. A partir de l'euronorme 5, les valeurs limites s'appliquent aux véhicules des catégories M1 et M2 ayant une masse de référence de 2610 kg au maximum.

	CO (g/km)		HC (g/km)		NMHC (g/km)		NOx (g/km)		HC + NOx (g/km)		Masse de particules (g/km)		Nombre de particules (#/km)	
	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ( <sup>a</sup> )	CI	PI ( <sup>a</sup> )	CI
Euro 1	2,72	2,72	-	-	-	-	0,97	0,97	-	-	-	0,14	-	-
Euro 2	2,2	1,0	-	-	-	-	0,5	0,7( <sup>b</sup> )	-	-	-	0,08( <sup>b</sup> )	-	-
Euro 3	2,3	0,64	0,20	-	-	0,15	-	-	0,56	-	-	0,05	-	-
Euro 4	1,0	0,50	0,10	-	-	0,08	-	-	0,30	-	-	0,025	-	-
Euro 5	1,0	0,50	0,10	0,068	0,060	0,060	0,180	-	0,230	0,005/0,0045( <sup>c</sup> )	0,005/0,0045( <sup>c</sup> )	-	-	6x10 <sup>11</sup> ( <sup>c</sup> )
Euro 6	1,0	0,50	0,10	0,068	0,060	0,060	0,080	-	0,170	0,0045( <sup>d</sup> )	0,0045( <sup>d</sup> )	6x10 <sup>11</sup> ( <sup>e</sup> )	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup> ( <sup>f</sup> )
Euro 6d-temp	1,0	0,50	0,10	0,068	0,060( <sup>f</sup> )	0,060( <sup>f</sup> )	0,080( <sup>f</sup> )	-	0,170	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup> ( <sup>f</sup> )	6x10 <sup>11</sup> ( <sup>f</sup> )	6x10 <sup>11</sup> ( <sup>f</sup> )
Euro 6d	1,0	0,50	0,10	0,068	0,060( <sup>g</sup> )	0,060( <sup>g</sup> )	0,080( <sup>g</sup> )	-	0,170	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup> ( <sup>g</sup> )	6x10 <sup>11</sup> ( <sup>g</sup> )	6x10 <sup>11</sup> ( <sup>g</sup> )

Remarque :

PI = allumage commandé

NMHC = masse des hydrocarbures non méthaniques

CI = allumage à compression  
 CO = masse de monoxyde de carbone  
 HC = masse des hydrocarbures, pour Euro 5 et Euro 6 indiquée comme THC, masse totale des hydrocarbures  
 NO<sub>x</sub> = masse d'oxydes d'azote  
 HC+NO<sub>x</sub> = masse combinée des hydrocarbures et des oxydes d'azote  
 HC = masse des hydrocarbures, pour Euro 5 et Euro 6 indiquée comme THC, masse totale des hydrocarbures

- (<sup>a</sup>) Les normes pour la masse de particules et le nombre de particules en cas de moteurs à allumage commandé ne s'appliquent qu'aux véhicules à moteur à injection directe.
- (<sup>b</sup>) Jusqu'au 30 septembre 1999, les valeurs limites suivantes s'appliquent aux véhicules à moteur diesel à injection directe : masse combinée des hydrocarbures et des oxydes d'azote = 0,9 g/km et masse de particules = 0,10 g/km.
- (<sup>c</sup>) La limite d'émissions de 4,5 mg/km pour la masse de particules et la valeur limite pour le nombre de particules s'appliquent à partir du 1er septembre 2011 pour la réception par type de nouveaux types de véhicules et à partir du 1er janvier 2013 pour tous les nouveaux véhicules qui sont vendus, enregistrés ou commercialisés dans la communauté.
- (<sup>d</sup>) Pour les véhicules pour lesquels une réception par type est octroyée, sur la base des valeurs limites d'émissions de ce tableau, à l'aide du protocole précédent du mesurage de la masse de particules avant le 1er septembre 2011, une limite d'émissions de 5 mg/km s'applique à la masse de particules.
- (<sup>e</sup>) Jusqu'à trois ans après les dates pour les nouvelles réceptions par type et nouveaux véhicules, visées à l'article 10, alinéas 4 et 5, du Règlement n° 715/2007, une limite d'émissions de  $6,0 \times 10^{12}$  #/km est appliquée, à la demande du fabricant, aux véhicules Euro 6 à allumage commandé et à injection directe. Avant la fin de cette période, une méthode d'essai de réception par type doit être appliquée qui garantit une limitation efficace du nombre de particules émises dans des conditions de conduite réelles.
- (<sup>f</sup>) Pendant un essai sur la route à l'aide d'un PEMS, les valeurs limites d'émissions s'appliquent qui ont été déterminées à l'aide des facteurs de conformité temporaires repris au Règlement n° 692/2008.
- (<sup>g</sup>) Pendant un essai sur la route à l'aide d'un PEMS, les valeurs limites d'émissions s'appliquent qui ont été déterminées à l'aide des facteurs de conformité définitifs repris au Règlement n° 692/2008.

### Véhicules utilitaires légers

Les valeurs limites pour les euronormes 1 et 2 s'appliquent aux véhicules de la catégorie N1, y compris les véhicules de la catégorie M1 qui sont conçus pour le transport de plus de six personnes, y compris le conducteur, et les véhicules de la catégorie M1 ayant une masse maximale de plus de 2500 kg. Les valeurs limites pour les euronormes 3 et 4 s'appliquent aux véhicules de la catégorie N1, y compris les véhicules de la catégorie M1 ayant une masse maximale de plus de 2500 kg. A partir de l'euronorme 5, les valeurs limites s'appliquent aux véhicules des catégories N1 et N2 ayant une masse de référence de 2610 kg au maximum.

Euro	Cat.	Catégorie	CO (g/km)		HC (g/km)		NMHC (g/km)		NOx (g/km)		HC + NOx (g/km)		Masse de particules (g/km)		Nombre de particules (#/km)			
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI
Euro 1	N1	I II III	2,72	2,72	-	-	-	-	0,97	0,97	-	-	0,14	-	-	-	-	
			5,17	5,17	-	-	-	-	1,4	1,4	-	-	0,19	-	-	-	-	-
			6,9	6,9	-	-	-	-	1,7	1,7	-	-	0,25	-	-	-	-	-
Euro 2	N1	I II III	2,2	1,0	-	-	-	-	0,5	0,7 <sup>(b)</sup>	-	-	0,08 <sup>(b)</sup>	-	-	-	-	
			4,0	1,25	-	-	-	-	0,6	1,0 <sup>(b)</sup>	-	-	0,12 <sup>(b)</sup>	-	-	-	-	-
			5,0	1,5	-	-	-	-	0,7	1,2 <sup>(b)</sup>	-	-	0,17 <sup>(b)</sup>	-	-	-	-	-
Euro 3	N1	I II III	2,3	0,64	0,20	-	-	-	0,15	0,50	-	-	0,56	-	-	-	-	
			4,17	0,80	0,25	-	-	-	0,18	0,65	-	-	0,72	-	-	-	-	-
			5,22	0,95	0,29	-	-	-	0,21	0,78	-	-	0,86	-	-	-	-	-
Euro 4	N1	I II III	1,0	0,50	0,10	-	-	-	0,08	0,25	-	-	0,30	-	-	-	-	
			1,81	0,63	0,13	-	-	-	0,10	0,33	-	-	0,39	-	-	-	-	-
			2,27	0,74	0,16	-	-	-	0,11	0,39	-	-	0,46	-	-	-	-	-
Euro 5	N1	I II III	1,00	0,50	0,10	0,068	0,060	0,180	-	-	0,230	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	-	6x10 <sup>11</sup> <sup>(c)</sup>		
			1,81	0,63	0,13	0,090	0,075	0,235	-	-	0,295	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	-	6x10 <sup>11</sup> <sup>(c)</sup>		
			2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,280	-	-	0,350	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	-	6x10 <sup>11</sup> <sup>(c)</sup>		
N2	-	-	-	0,108	0,082	0,280	-	-	0,350	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	0,005/0,0045 <sup>(c)</sup>	-	6x10 <sup>11</sup> <sup>(c)</sup>				

Euro	Cat.	Catégorie	CO (g/km)		HC (g/km)		NMHC (g/km)		NOx (g/km)		HC + NOx (g/km)		Masse de particules (g/km)		Nombre de particules (#/km)	
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI
6	N1	I	1,0	0,50	0,10	0,068	0,060	0,080	-	0,170	0,0045 <sup>(d)</sup>	0,0045 <sup>(d)</sup>	6x10 <sup>11</sup> <sup>(e)</sup>	6x10 <sup>11</sup>		
			1,81	0,63	0,13	0,090	0,075	0,105	-	0,195	0,0045 <sup>(d)</sup>	0,0045 <sup>(d)</sup>	6x10 <sup>11</sup> <sup>(e)</sup>	6x10 <sup>11</sup>		
			2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045 <sup>(d)</sup>	0,0045 <sup>(d)</sup>	6x10 <sup>11</sup> <sup>(e)</sup>	6x10 <sup>11</sup>		
6d-temp	N2	-	2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045 <sup>(d)</sup>	0,0045 <sup>(d)</sup>	6x10 <sup>11</sup> <sup>(e)</sup>	6x10 <sup>11</sup>		
			1,0	0,50	0,10	0,068	0,060	0,080	-	0,170	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>		
			1,81	0,63	0,13	0,090	0,075	0,105	-	0,195	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>		
6d	N1	I	2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>		
			2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>		
			1,0	0,50	0,10	0,068	0,060	0,080	-	0,170	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>		
6d	N2	-	1,81	0,63	0,13	0,090	0,075	0,105	-	0,195	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>		
			2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>		
			2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>		
6d	N1	I	1,0	0,50	0,10	0,068	0,060	0,080	-	0,170	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>		
			1,81	0,63	0,13	0,090	0,075	0,105	-	0,195	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>		
			2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>		
6d	N2	-	2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>		
			2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>		
			1,0	0,50	0,10	0,068	0,060	0,080	-	0,170	0,0045	0,0045	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>		

Remarque :

PI = allumage commandé

CI = allumage à compression

CO = masse de monoxyde de carbone

HC = masse des hydrocarbures, pour Euro 5 et Euro 6 indiquée comme THC, masse totale des hydrocarbures

Cat. = catégorie de véhicule

NMHC = masse des hydrocarbures non méthaniques

NOx = masse d'oxydes d'azote

HC+NOx = masse combinée des hydrocarbures et des oxydes d'azote

HC = masse des hydrocarbures, pour Euro 5 et Euro 6 indiquée comme THC, masse totale des hydrocarbures

Cat. = catégorie de véhicule

La classification suivante s'applique aux euronormes 1 et 2 :

Classe I = masse de référence ≤ 1250 kg ; classe II = 1250 kg < masse de référence ≤ 1700 kg ; classe III = 1700 kg < masse de référence.

La classification suivante s'applique à partir de l'euronorme 3 :

Classe I = masse de référence ≤ 1305 kg ; classe II = 1305 kg < masse de référence ≤ 1760 kg ; classe III = 1760 kg < masse de référence.

- (<sup>a</sup>) Les normes pour la masse de particules et le nombre de particules en cas de moteurs à allumage commandé ne s'appliquent qu'aux véhicules à moteur à injection directe.
- (<sup>b</sup>) Jusqu'au 30 septembre 1999, les valeurs limites suivantes s'appliquent aux véhicules à moteur diesel à injection directe :
- classe I : masse combinée des hydrocarbures et des oxydes d'azote = 0,9 g/km et masse de particules = 0,10 g/km ;
- classe II : masse combinée des hydrocarbures et des oxydes d'azote = 1,3 g/km et masse de particules = 0,14 g/km ;
- classe III : masse combinée des hydrocarbures et des oxydes d'azote = 1,6 g/km et masse de particules = 0,20 g/km.
- (<sup>c</sup>) La limite d'émissions de 4,5 mg/km pour la masse de particules et la valeur limite pour le nombre de particules s'appliquent à partir du 1er septembre 2011 pour la réception par type de nouveaux types de véhicules et à partir du 1er janvier 2013 pour tous les nouveaux véhicules qui sont vendus, enregistrés ou commercialisés dans la communauté.
- (<sup>d</sup>) Pour les véhicules pour lesquels une réception par type est octroyée, sur la base des valeurs limites d'émissions de ce tableau, à l'aide du protocole précédent du mesurage de la masse de particules avant le 1er septembre 2011, une limite d'émissions de 5 mg/km s'applique à la masse de particules.
- (<sup>e</sup>) Jusqu'à trois ans après les dates pour respectivement les nouvelles réceptions par type et nouveaux véhicules, visées à l'article 10, alinéas 4 et 5, du Règlement n° 715/2007, une limite d'émissions de  $6,0 \times 10^{12}$  #/km est appliquée, à la demande du fabricant, aux véhicules Euro 6 à allumage commandé et à injection directe. Avant la fin de cette période, une méthode d'essai de réception par type doit être appliquée qui garantit une limitation efficace du nombre de particules émises dans des conditions de conduite réelles.
- (<sup>f</sup>) Pendant un essai sur la route à l'aide d'un PEMS, les valeurs limites d'émissions s'appliquent qui ont été déterminées à l'aide des facteurs de conformité temporaires repris au Règlement n° 692/2008.
- (<sup>g</sup>) Pendant un essai sur la route à l'aide d'un PEMS, les valeurs limites d'émissions s'appliquent qui ont été déterminées à l'aide des facteurs de conformité définitifs repris au Règlement n° 692/2008.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement flamand du 31 mars 2017 portant modification de l'article 2 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 26 février 2016 relatif aux zones de basses émissions

Bruxelles, le 31 mars 2017,

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

Geert BOURGEOIS

La Ministre flamande de l'Environnement, de la Nature et de l'Agriculture,

Joke SCHAUVLIEGE