

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^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, 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^{er}. 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^{er}. En exécution de l'article 4, § 1^{er}, 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^o les véhicules à moteur n'appartenant pas aux véhicules à moteur des catégories M, N ou T, visés à l'article 1^{er}, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 ;

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

a) à partir du 1^{er} 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^{er} 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^{er} janvier 2025 au 31 août 2027 : les véhicules dont le moteur diesel répond au moins à l'euronorme 6 ;

d) à partir du 1^{er} septembre 2027 : les véhicules dont le moteur diesel répond au moins à l'euronorme 6d ;

e) à partir du 1^{er} 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^{er} 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^o les véhicules à moteur de la catégorie T, visés à l'article 1^{er}, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 15 mars 1968, et qui remplissent les conditions suivantes :

a) à partir du 1^{er} 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^{er} 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^{er} 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 CO₂ 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^{er}, § 1^{er}, 9, de l'arrêté royal du 15 mars 1968.

§ 2. En ce qui concerne les véhicules visés au paragraphe 1^{er}, 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^{er}, 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 ^{er} juillet 1992 au 31 décembre 1996	euro 1
du 1 ^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2000	euro 2
du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005	euro 3
du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	euro 4
du 1 ^{er} janvier 2011 au 31 août 2015	euro 5
du 1 ^{er} janvier 2015 au 31 août 2019	euro 6
du 1 ^{er} septembre 2019 au 31 décembre 2020	euro 6d-temp
à partir du 1 ^{er} 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 ^{er} octobre 1994 au 31 décembre 1997	euro 1
du 1 ^{er} janvier 1998 au 31 décembre 2000	euro 2
du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005	euro 3
du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	euro 4

du 1 ^{er} janvier 2011 au 31 août 2015	euro 5
du 1 ^{er} janvier 2015 au 31 août 2019	euro 6
du 1 ^{er} septembre 2019 au 31 décembre 2020	euro 6d-temp
à partir du 1 ^{er} 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 ^{er} octobre 1994 au 31 décembre 1997	euro 1
du 1 ^{er} janvier 1998 au 31 décembre 2001	euro 2
du 1 ^{er} janvier 2002 au 31 décembre 2006	euro 3
du 1 ^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2011	euro 4
du 1 ^{er} janvier 2012 au 31 août 2016	euro 5
du 1 ^{er} septembre 2016 au 31 août 2020	euro 6
du 1 ^{er} septembre 2016 au 31 décembre 2021	euro 6d-temp
à partir du 1 ^{er} 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 ^{er} octobre 1993 au 30 septembre 1996	euro I
du 1 ^{er} octobre 1996 au 30 septembre 2001	euro II
du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2006	euro III
du 1 ^{er} octobre 2006 au 31 décembre 2011	euro IV
du 1 ^{er} janvier 2012 au 31 août 2016	euro V
du 1 ^{er} 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 ^{er} octobre 1993 au 30 septembre 1996	euro I
du 1 ^{er} octobre 1996 au 30 septembre 2001	euro II
du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2006	euro III
du 1 ^{er} octobre 2006 au 30 septembre 2009	euro IV
du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013	euro V
du 1 ^{er} 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 ^{er} janvier 1999 au 31 décembre 2001	phase I
du 1 ^{er} janvier 2002 au 31 décembre 2005	phase II
du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	phase IIIa
du 1 ^{er} janvier 2011 au 31 décembre 2013	phase IIIb
du 1 ^{er} 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^{er} 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^{er}, 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 _x (g/kWh)	HC+NO _x (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_x = oxydes d'azote

HC+NO_x = 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 ₄	NOx (g/kWh)	PT (g/kWh)	Nombre de particules (#/kWh)	Fumée m ⁻¹	NH ₃ (ppm)
Euro I	4,5	1,1	-	-	8,0	0,36 ^(a)	-	-	-
Euro II	4,0	1,1	-	-	7,0	0,15	-	-	-
Euro III	ESC/ELR	0,66	-	-	5,0	0,10 ^(b)	-	0,8	-
	ETC	5,45	0,78	1,6 ^(c)	5,0	0,16 ^(d)	-	-	-
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 ¹¹	-	10
	WHTC (CI)	4,0	0,16	-	0,46	0,01	6,0x10 ¹¹	-	10
	WHTC (PI)	4,0	-	0,16	0,50	0,01	6,0x10 ¹¹ (e)	-	10

Remarque :

CO = masse de monoxyde de carbone

NO_x = 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.

(^a) 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.

(^b) 0,13 pour les moteurs dont la cylindrée unitaire est inférieure à 0,7 dm³ et le régime nominal est supérieur à 3 000 min⁻¹.

(^c) uniquement en cas de moteurs au gaz naturel

(^d) 0,21 pour les moteurs dont la cylindrée unitaire est inférieure à 0,7 dm³ et le régime nominal est supérieur à 3 000 min⁻¹.

(^e) 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 (^a)	CI	PI (^a)	CI
Euro 1	2,72	2,72	-	-	-	-	0,97	0,97	-	-	-	0,14	-	-
Euro 2	2,2	1,0	-	-	-	-	0,5	0,7(^b)	-	-	-	0,08(^b)	-	-
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	0,068	0,060	0,180	-	0,230	0,005/0,0045(^c)	0,005/0,0045(^c)	-	-	6x10 ¹¹ (^c)
Euro 6	1,0	0,50	0,10	0,068	0,068	0,060	0,080	-	0,170	0,0045(^d)	0,0045(^d)	6x10 ¹¹ (^e)	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹ (^f)
Euro 6d-temp	1,0	0,50	0,10	0,068	0,068	0,060(^f)	0,080(^f)	-	0,170	0,0045	0,0045	6x10 ¹¹ (^f)	6x10 ¹¹ (^f)	6x10 ¹¹ (^f)
Euro 6d	1,0	0,50	0,10	0,068	0,068	0,060(^g)	0,080(^g)	-	0,170	0,0045	0,0045	6x10 ¹¹ (^g)	6x10 ¹¹ (^g)	6x10 ¹¹ (^g)

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

- (^a) 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.
- (^b) 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.
- (^c) 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.
- (^d) 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.
- (^e) 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.
- (^f) 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.
- (^g) 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 ^(b)	-	-	0,08 ^(b)	-	-	-	-	
			4,0	1,25	-	-	-	-	0,6	1,0 ^(b)	-	-	0,12 ^(b)	-	-	-	-	-
			5,0	1,5	-	-	-	-	0,7	1,2 ^(b)	-	-	0,17 ^(b)	-	-	-	-	-
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 ^(c)	0,005/0,0045 ^(c)	0,005/0,0045 ^(c)	-	-	6x10 ¹¹ ^(c)	
			1,81	0,63	0,13	0,090	0,075	0,235	-	-	0,295	0,005/0,0045 ^(c)	0,005/0,0045 ^(c)	0,005/0,0045 ^(c)	-	-	6x10 ¹¹ ^(c)	
			2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,280	-	-	0,350	0,005/0,0045 ^(c)	0,005/0,0045 ^(c)	0,005/0,0045 ^(c)	-	-	6x10 ¹¹ ^(c)	
N2	-	-	-	0,108	0,082	0,280	-	-	0,350	0,005/0,0045 ^(c)	0,005/0,0045 ^(c)	0,005/0,0045 ^(c)	-	-	6x10 ¹¹ ^(c)			

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 ^(d)	0,0045 ^(d)	6x10 ¹¹ ^(e)	6x10 ¹¹		
			1,81	0,63	0,13	0,090	0,075	0,105	-	0,195	0,0045 ^(d)	0,0045 ^(d)	6x10 ¹¹ ^(e)	6x10 ¹¹		
			2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045 ^(d)	0,0045 ^(d)	6x10 ¹¹ ^(e)	6x10 ¹¹		
6d-temp	N2	-	2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045 ^(d)	0,0045 ^(d)	6x10 ¹¹ ^(e)	6x10 ¹¹		
			1,0	0,50	0,10	0,068	0,060	0,080	-	0,170	0,0045	0,0045	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹		
			1,81	0,63	0,13	0,090	0,075	0,105	-	0,195	0,0045	0,0045	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹		
6d	N1	I	2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹		
			2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹		
			2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹		
6d	N2	-	1,0	0,50	0,10	0,068	0,060	0,080	-	0,170	0,0045	0,0045	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹		
			1,81	0,63	0,13	0,090	0,075	0,105	-	0,195	0,0045	0,0045	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹		
			2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹		
6d	N1	I	2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹		
			2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹		
			2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹		
6d	N2	-	1,0	0,50	0,10	0,068	0,060	0,080	-	0,170	0,0045	0,0045	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹		
			1,81	0,63	0,13	0,090	0,075	0,105	-	0,195	0,0045	0,0045	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹		
			2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹		
6d	N1	I	2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹		
			2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹		
			2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹		
6d	N2	-	2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹		
			2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹		
			2,27	0,74	0,16	0,108	0,082	0,125	-	0,215	0,0045	0,0045	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹		

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.

- (^a) 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.
- (^b) 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.
- (^c) 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.
- (^d) 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.
- (^e) 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.
- (^f) 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.
- (^g) 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