

WIJ ILLEM ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

DRAFT 19-12-24

Dekreedi

dekreet, millega muudetakse 1990. aasta RVV-d (maantee- ja liiklusmärkide määrus) ja BABW-d (maanteeliiklust käsitlevate haldusnormide dekreet) seoses nullheitmega tsoonide laiendamisega taksodele ning uue liiklusemärgi ja sellega seotud lisamärkide kehtestamisega keskkonnatsoonide ja nullheitmega tsoonide jaoks

Taristu ja veemajanduse riigisekretäri 23. jaanuari 2024. aasta soovitusel nr lenW/BSK-, haldus- ja õigusasjade osakond; võttes arvesse 1994. aasta liikluseaduse [Wegenverkeerswet] artikli 13 lõiget 1 ja artikli 14 lõiget 1; olles ära kuulnud riiginõukogu nõuandekoja [kuupäev] arvamuse nr [number]; võttes arvesse taristu ja veemajanduse riigisekretäri üksikasjalikku aruannet, nr lenW/BSK-, haldus- ja õigussakond;

kiidame käesoleva dekreediga heaks ja kehtestame järgmised sätted.

I ARTIKKEL

Liikluseeskirju ja liiklusmärke käsitlevat 1990. aasta määrust muudetakse järgmiselt:

A

Artiklit 86d muudetakse järgmiselt.

1. Lõige 1 sõnastatakse järgmiselt:
Keskkonnatsoonist tulenevat 1. lisa liiklusemärgi C22e kohast sulgemisdeklaratsiooni kohaldatakse sõiduautodele, tarbesõidukitele, veoautodele või bussidele, millel on diiselmootor.
2. Lõiked 2 ja 3 jäetakse välja ning lõiked 4–6 nummerdatakse ümber lõigeteks 2–4.
3. Lõige 2 (uus) on sõnastatud järgmiselt:

Liiklusmärgi C22e alla paigutatakse 1. lisa loetletud lisamärgid, C22e4, C22e5, C22e6, C22e7, C22e8, C22e9 või C22e10.

4. Lõikes 4 (uus) asendatakse „C22a“ sõnaga „C22e“.

B

Artiklit 86e muudetakse järgmiselt.

1. Lõige 1 sõnastatakse järgmiselt:
1. lisa liiklusmärgi C22e kohast sulgemise deklaratsiooni kohaldatakse nullheitmega tsooni tõttu tarbesõidukite ja veoautode või taksode suhtes, välja arvatud nullheitmega sõidukid.

2. Lõige 2 sõnastatakse järgmiselt:
Liiklusmärgi C22e alla paigutatakse 1. lisa loetletud lisamärgid C22e1 või C22e2.

3. Lõike 5 punktis a asendatakse sõnad „lõige 5“ sõnadega „lõige 3“.

4. Artiklisse lisatakse kaks lõiget järgmises sõnastuses:

8. Kuni 31. detsembrini 2026 ei kohaldata lõiget 1 heitmeklassi 5 kuuluvate taksode suhtes, mis on registreeritud taksodena enne 1. jaanuari 2026.

9. Kuni 31. detsembrini 2028 ei kohaldata lõiget 1 heitmeklassi 6 kuuluvate taksode suhtes, mis on registreeritud taksodena enne 1. jaanuari 2026.

C

Artiklis 87 asendatakse sõnad „C22a, C22c“ sõnaga „C22e“.

D

Artikli 96a järele lisatakse uus artikkel järgmises sõnastuses:

Artikkel 96b

Enne X X 2025 dekreeidi, millega muudetakse 1990. aasta liikluseeskirjade ja liiklusmärkide määrust ning maanteeliiklust käsitlevate haldusnormide dekreeti seoses nullheitmega tsoonide laiendamisega taksodele ning uue liiklusmärgi ja sellega seotud lisamärkide kasutuselevõtuga keskkonnatsoonide ja nullheitmega tsoonide jaoks [Besluit nul-emissiezone taxi en nieuw verkeersbord milieuzone en nul-emissiezone] (seaduste ja dekreetide bulletaän 2025, XXX), jõustumist paigaldatud liiklusmärgid, mis ei vasta käesolevale määrusele, vastavad 1990. aasta liikluseeskirjade ja liiklusmärkide määrusele, nagu see kehtis päev enne käesoleva muudatuse jõustumist.

E

1. lisa muudetakse järgmiselt:

1. Liiklusmärgid C22a–C22d ja nendega seotud kirjeldused aeguvad.
2. Käesoleva dekreeidi I lisa sätestatud märgid, kirjeldused ja numbrid lisatakse liiklusmärgi C22 järele.

II ARTIKKEL

Maanteeliiklust käsitlevate haldusnormide dekreeti (BABW) muudetakse järgmiselt:

A

Artikli 8 lõige 4 sõnastatakse järgmiselt:

1990. aasta RVV lisa 1 liiklusemärgiga C22e peab kaasnema ühe või mitme 1990. aasta RVV artiklites 86d ja 86e osutatud lisamärgi paigaldamine. Lisamärke C22e4 ja C22e5 võib paigutada ainult koos lisamärkidega C22e1 või C22e2.

B

Artikli 9 lõikes 1 asendatakse sõnad „C6 kuni C22c“ sõnadega „C6 kuni C22e“.

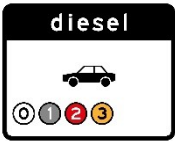
III ARTIKKEL

Käesolev dekreet jõustub 1. jaanuaril 2026. Artikli I punkt D kaotab kehtivuse 1. juulil 2026.

Teen korralduse avaldada käesolev dekreet ja sellega seotud selgitavad märkused ametlikus väljaandes.

TARISTU JA VEEMAJANDUSE RIIGISEKRETÄR

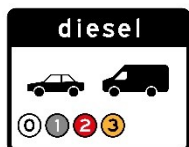
Dekreedi, millega muudetakse 1990. aasta liicluseeskirjade ja liiklusmärkide määrust ning maanteeliiklust käsitlevate haldusnormide dekreeti seoses nullheitmega tsoonide laiendamisega taksodele ning uue liiklusmärgi kehtestamisega keskkonnatsoonidele ja nullheitmega tsoonidele, I artikli E osa 2. alajao 1. lisa

Märk	Kirjeldus	C22e
	Suletud sõiduautodele, tarbesõidukitele, veoautodele, bussidele või taksodele heitmenõuete tõttu (keskkonnatsoon või nullheitmega tsoon)	
Märk	Kirjeldus	C22e1
	C22e lisamärk: nullheitmega tsoon tarbesõidukite ja veoautode jaoks, millele on juurdepääs nullheitmega sõidukitel	
Märk	Kirjeldus	C22e2
	C22e lisamärk: nullheitmega tsoon tarbesõidukite, veoautode ja taksode jaoks, millele on juurdepääs nullheitmega sõidukitel	
Märk	Kirjeldus	C22e4
	C22e lisamärk: diiselmootoriga sõiduautode keskkonnatsoon, kuhu pääsevad heitmeklassid 4-6	
Märk	Kirjeldus	C22e5
	C22e lisamärk: diiselmootoriga sõiduautode keskkonnatsoon, mis on juurdepääsetav heitmeklassidele 5 ja 6	

Märk

Kirjeldus

C22e6

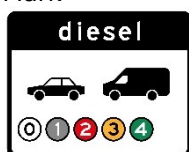


C22e lisamärk: diiselmootoriga sõiduautode ja tarbesõidukite keskkonnatsoon, mis on juurdepääsetav heitmeklassidele 4–6

Märk

Kirjeldus

C22e7

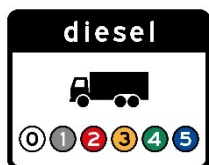


C22e lisamärk: diiselmootoriga sõiduautode ja tarbesõidukite keskkonnatsoon, mis on juurdepääsetav heitmeklassidele 5 ja 6

Märk

Kirjeldus

C22e8

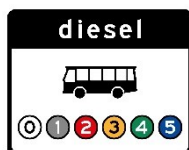


C22e lisamärk: keskkonnatsoon veoautodele, mis on juurdepääsetav heitmeklassi 6 veoautodele

Märk

Kirjeldus

C22e9

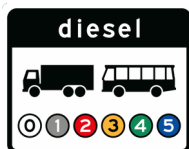


C22e lisamärk: keskkonnatsoon bussidele, mis on juurdepääsetav heitmeklassi 6 bussidele

Märk

Kirjeldus

C22e10



C22e lisamärk: keskkonnatsoon veoautodele ja bussidele, mis on juurdepääsetav heitmeklassi 6 veoautodele ja bussidele

Märk

Kirjeldus

C22f



Sulgemisdeklaratsiooni lõpp heitmenõuete tõttu
(keskkonnavöönd või nullheitme tsoon)

I. ÜLDOSA

1. Sissejuhatus

Dekreet toob kaasa kaks muudatust. Esiteks peab teehaldajal olema võimalik laiendada nullheitmega tsooni kohaldamist taksodele. See nõuab ka siltide muutmist. Välja on töötatud uus liiklusmärk, mis mitte ainult ei võimalda kehtestada taksodele nullheitmega tsoone, vaid toimib ka uue liiklusemärgina nii keskkonnatsoonide kui ka (muude) nullheitmega tsoonide jaoks. Viimane on selle dekree di teine muudatus. Keskkonnatsoonide ja nullheitmega tsoonide olemasolevad eraldi liiklusemärgid asendatakse uue tulevikukindla liiklusemärgiga, millega kaasnevad uued lisamärgid. Uued lisamärgid võimaldavad omavalitsustel, kes kehtestavad tarbesõidukitele, veoautodele ja võimalik, et ka taksodele nullheitmega tsooni, säilitada diiselmootoriga sõiduautode jaoks olemasoleva keskkonnatsooni. Märkide kasutuselevõtt ei too omavalitsustele kaasa uusi võimalusi keskkonnatsoonide loomiseks. Taksode lisamist nullheitmega tsoonidesse selgitatakse täpsemalt käesoleva peatüki 2. jaos. Uut liiklusmärki ja sellega seotud lisamärke on üksikasjalikumalt selgitatud 3. jaos.

2. Taksode nullheitmega tsoonide sisu

2.1 Taksodele nullheitmega tsoonide kehtestamine

Selle dekreediga muudetakse 1990. aasta liikluseeskirjade ja liiklusmärkide määrust (RVV 1990), et võimaldada kohalikel omavalitsustel kehtestada taksode jaoks kohapeal nullheitmega tsoon. Nullheitmega tsooniga saavad omavalitsused keelata saastavate sõidukite kasutamise oma omavalitsuse osades. See vähendab kasvuhoonegaaside heitmeid ja nn liiklusheitmeid, nagu lämmastikdioksiid ja tahked osakesed, parandades seega õhukvaliteeti. 2019. aastal anti omavalitsustele võimalus kehtestada tarbesõidukitele¹ ja veoautodele nullheitmega tsoon 2025. aastaks². Käesolev dekreet võimaldab kohalikel omavalitsustel laiendada oma nullheitmega tsooni taksodele liiklusdekreeti kasutades.

Dekreediga nähakse ette ka üleminekukorrad ja erandid.

2.2 Ülevaade

2.2.1 Esialgne etapp ja probleemi kirjeldus

Keskvalitsus on allkirjastanud puhta õhu kokkuleppe [Schone Lucht Akkoord]³. Halva õhukvaliteedi peamine põhjus on fossiilkütuseid kasutavad sõidukid. Heitmevaba linnalogistika rohelises kokkuleppes [Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek] lepit i seetõttu 2014. aastal kokku, et heitmevaba linnalogistika võetakse kasutusele alates 2025. aastast⁴. See vähendab liiklusest tulenevat heidet, parandab õhku, mida inimesed linnades hingavad, ning aitab vähendada kasvuhoonegaaside heidet. 2019. aastal sätestati kliimakokkuleppes (Klimaatakkoord) nullheitmega tsoonide kehtestamine 30–40 omavalitsuses linnalogistika jaoks (tarbesõidukid ja veoautod)⁵. Märkuses 2 viidatud dekreedis on sätestatud tarbesõidukite ja veoautode nullheitmega tsoonid. 29. juuni 2023. aasta dekreediga, millega muudetakse 1990. aasta liikluseeskirjade ja

¹ 1990. aasta RVV VB peatükis kohaldatakse kommertsveokite suhtes juba teistsugust määratlust. Peatüki VB ja käesoleva selgitava märkuse kohaselt on tarbesõidukid väikesed tarbesõidukid, mille lubatud täismass ei ületa 3 500 kg.

² 29. oktoobri 2019. aasta dekreet, millega muudetakse 1990. aasta liikluseeskirjade ja liiklusmärkide määrust, maanteeliiklust käsitlevate haldusnormide dekreeti ja registreerimisnumbrite määrust seoses keskkonnatsoonide ühtlustamisega (seaduste ja dekreetide bulletään 2019, 398).

³ Parlamendi dokumendid II 2019/20, 30175, nr 343

⁴ Parlamendi dokumendid II 2014/15, 33043, nr 38.

⁵ Parlamendi dokumendid II 2018/19, 32813, nr 342

liiklusmärkide määrust seoses nullheitmega tsoonide ajutiste tingimuste ja üleminekusätetega (ajutine dekreet nullheitmega tsoonide kohta), täpsustati täiendavalt nende sõidukite nullheitmega tsoonide eeskirju⁶.

Lisaks tarbesõidukitele ja veoautodele aitavad linnapiirkondades halva õhukvaliteedi probleemile kaasa ka fossiilkütust kasutavad taksod. Seepärast sätestati linnalogistika rakendamise tegevuskavas 2021. aastal, et uuritakse, kas nullheitmega tsoone saaks kohaldada ka taksode suhtes⁷. Tarbesõidukite, veoautode ja taksode nullheitmega tsoonid on oluline vaheetapp täielikult puhta maanteeliikluse saavutamisel 2050. aastaks⁸.

Alates 2019. aastast on omavalitsused, keskvalitsus, taksosektori esindajad ning muud avalik- ja eraõiguslikud isikud pidanud konsultatsioone heitmevaba taksotranspordi teemal. Selle tulemusena allkirjastati heitmevaba taksotransporti käsitlev kokkulepperaamistik (edaspidi: kokkuleppe raamistik) 2022. aasta aprillis^{9,10}. Kõnealusele kokkuleppe raamistikule alla kirjutades väljendas keskvalitsus kavatsust muuta nullheitmega tsoonide kehtestamine taksode jaoks õiguslikult võimalikuks. Käesolev dekreet on selle edasiarendus. Lisaks kavatsusele sätestada õiguslikult nullheitmega tsoonid sisaldas kokkuleppe raamistiku allkirjastamine ka kokkuleppeid kohustuste ja vajalike meetmete kohta, et saavutada heitmevaba taksotransport. Näiteks hõlbustavad omavalitsused piisava laadimistaristu kättesaadavust ning pooled teevad koostööd kommunikatsioonivahendite valdkonnas, et teavitada taksoettevõtjaid, autojuhte ja reisijaid taksode nullheitmega tsoonide kehtestamisest.

2.2.2 Taksode nullheitmega tsoonide valik

See dekreet võimaldab kohalikel omavalitsustel kehtestada taksode jaoks nullheitmega tsoonid, mille tulemusena võib sellest tsoonist välja jätta kõik sõidukid, mis on registreeritud taksodena pärast 31. detsembrit 2025 ja mis kasutavad fossiilkütust. Tsoonidesse lubatakse endiselt siseneda ainult nullheitmega taksodel, mille heitmeklass on Z. Enne 2026. aastat taksodena registreeritud sõidukite suhtes kohaldatakse üleminekukorda (vt punkt 2.2.4).

Otsus anda omavalitsustele võimalus keelata alates 1. jaanuarist 2026 registreeritud taksod tehti omavalitsuste, taksosektori esindajate ja muude asjaomaste isikutega konsulteerides. On oluline, et üleminek nullheitmega taksotranspordile oleks käitajate jaoks teostatav. Seetõttu on võrreldud taksosõidukite omamise kogukulu (ostu- ja kasutuskulu) ning enamiku mudelite puhul on nullheitmega mudeli omamise kogukulu juba väiksem kui võrreldaval fossiilkütuse mudelil. Nullheitmega sõidukite omamise kogukulu väheneb eeldatavasti tulevikus veelgi. Lisaks omamiskuludele võeti otsuses, millega anti omavalitsustele võimalus keelata alates 1. jaanuarist 2026 registreeritud taksod, arvesse taksode keskmist amortisatsiooniperioodi ja nullheitmega mudelite kättesaadavust.

Nullheitmega tsoonid on omavalitsuste jaoks suhteliselt lihtne vahend liiklusest tulenevate heitmekoguste vähendamiseks, õhukvaliteedi parandamiseks ja müraaaste vähendamiseks, et parandada elukvaliteeti oma omavalitsuses. Tsoone on kohalikel omavalitsustel numbrimärkide alusel suhteliselt lihtne jõustada, näiteks kaamerate ja numbrimärgi automaatse tuvastamisega (ANPR). Lisaks omavalitsustele on ka teised kokkulepperaamistiku osalised väljendanud oma eelistust nullheitmega tsoonide kasuks, et soodustada nullheitmega taksotransporti.

⁶ 29. juuni 2023. aasta dekreet, millega muudetakse 1990. aasta liikluseeskirjade ja liiklusmärkide määrust seoses nullheitmega tsoonide ajutiste tingimuste ja üleminekusätetega (ajutine dekreet nullheitmega tsoonide kohta) (seaduste ja dekreetide bulletin 2023, 241).

⁷ Parlamendi dokumendid II 2020/21, 31209, nr 226.

⁸ Parlamendi dokumendid II 2018/19, 32813, nr 342

⁹ Parlamendi dokumendid II 2022/23, 30175, nr 420.

¹⁰ Kokkuleppe raamistikule kirjutasiid alla Royal Dutch Transport (KNV), Uber, Bolt, SchipholTaxi, ElaadNL, Leaseplan, Madalmaade Säästva Energia Assotsiatsioon (NVDE), Amsterdam, Haagi, Eindhoveni, Rotterdami ja Tilburgi omavalitsused ning taristu- ja veemajandusministeerium.

Taksode nullheitmega tsoonid on kooskõlas tarbesõidukite ja veoautode nullheitmega tsoonidega. Ainult omavalitsused, kus on nullheitmega tsoon tarbesõidukite ja veoautode jaoks, saavad kehtestada taksodele nullheitmega tsooni ning omavalitsuse taksode nullheitmega tsoon on geograafiliselt sama, mis tarbesõidukite ja veoautode puhul. See aitab kaasa poliitika selgusele ning tagab, et samu täitmise tagamise, erandite tegemise ja teavitamise vahendeid saab kasutada ka tarbesõidukite ja veoautode puhul.

Teine põhjus nullheitmega tsoonide valimiseks on see, et neid kohaldatakse *kõigile* taksodele. Vahet ei tehta taksodel, mida peatatakse (mida reisijad peatavad taksopeatuses või tänaval), ja taksodel, mida broneeritakse (telefoni või mobiilirakenduse kaudu).

2.2.3 Nullheitmega tsoonide mõju taksodele

Madalmaades tegutseb üle 35 000 takso, peamiselt linnapiirkondades.¹¹ Taksod sõidavad aastas umbes kolm korda rohkem kilomeetreid kui tavalised sõidua autod, ja üle 60 % taksodest sõidavad diiselmootoriga¹². Üha rohkem taksosid on nullheitmega¹³. Taksodele nullheitmega tsoonide kehtestamine võib veelgi kiirendada üleminekut nullheitmega taksotranspordile. Kui piirkonnas, kus taksoettevõtjad tegutsevad, kehtestatakse nullheitmega tsoon, võib see julgustada neid valima nullheitmega sõiduki (varem).

Taksode nullheitmega tsoonidel on positiivne mõju inimestele, loomadele ja taimedele piirkondades, kus taksod tegutsevad. Tsoonid vähendavad fossiilkütuste taksode arvu, mis toob kaasa liiklusheitme vähenemise, parema õhukvaliteedi, väiksema müraaaste ja seega parema elukvaliteedi linnapiirkondades. Nullheitmega tsoonid aitavad vähendada ka kasvuhoonegaaside heitkoguseid. Nullheitmega tsoonide täpne panus taksode puhul nende eesmärkide saavutamisse sõltub nende omavalitsuste arvust, kes otsustavad sellise tsooni kehtestada, tsoonide suurusest ja kohalikust liiklusolukorrast. Allkirjastades lepingu raamistikku, väljendasid Amsterdam, Haag, Eindhoven, Rotterdam ja Tilburgi omavalitsused kavatsust kehtestada tsoon. Nüüdseks on liitunud Haarlemmermeeri omavalitsus. See tähendab, et suur osa taksoturust on kaetud¹⁴. Sellele võib järgneda rohkem omavalitsusi.

Kui omavalitsused kehtestavad taksodele nullheitmega tsooni, mõjutab see tsoonis sõitvaid taksoettevõtjaid. Käitajad, kes sõidavad endiselt fossiilkütust kasutava taksoga, peavad investeerima nullheitmega mudelisse, kui nad soovivad tsoonis sõitmist jätkata. Üleminekukorraldused on võimalikult täpselt kooskõlas operaatorite loomulike investeerimisaegadega (vt punkt 2.2.4). Enamiku mudelite puhul on nullheitmega takso omamise kulu juba väiksem kui võrreldava fossiilkütuse mudeli oma. Ostukulud võivad mõnel juhul olla suuremad, kuid operaatorid peavad need kulud tagasi saama¹⁵.

Taksoettevõtjad, kes sõidavad tsoonides, kuid ei suuda (veel) täita juurdepääsunõudeid, võivad teataval juhul taotleda erandit. Rakendades ühtlustatud vabastuspoliitikat ja luues vabastustaotluste keskuse, püüavad omavalitsused hoida ettevõtjate regulatiivset ja halduskoormust väiksena (vt punkt 2.4).

Omavalitsuste jaoks, kes kehtestavad taksode jaoks nullheitmega tsooni, tähendab see, et nad peavad seda jõustama (vt punkt 2.5). Omavalitsused peavad välja töötama ka erandipoliitika. Omavalitsused, kes kavatsevad kehtestada taksode jaoks nullheitmega

¹¹ Veerandit kuni kolmandikku taksodest kasutatakse tavataksoveoks, ülejäänud taksod aga nn sihtgrupi veoks: näiteks õpilaste, eakate ja haigete veoks.

¹² Allikad: Madalmaade Statistikaamet (CBS) ja Madalmaade Sõidukite Amet (RDW).

¹³ 2024. aasta septembris oli rohkem kui 26 % taksode koguarvust nullheitmega, võrreldes 16 %-ga 1,5 aastat varem. Üle poole 2024. aasta esimestel kuudel taksodena registreeritud uutest ostetud sõidukitest on nullheitmega. Allikas: RDW.

¹⁴ Igas omavalitsuses tegutsevate taksode täpne arv ei ole teada. CBS-i analüüs näitab, et enamik taksokilomeetritest läbitakse Amsterdamis ning peaaegu pooled kõigist taksokilomeetritest läbitakse Põhja-Hollandis, Lõuna-Hollandis ja Põhja-Brabantis kokku.

¹⁵ Sihtrühma transpordi puhul määratakse lepingutingimustes kindlaks investeeringu ajastus ja ostukulude katmise aeg.

tsooni, on teatanud, et nad soovivad delegeerida oma vabastuse andmise õiguse nullheitmega tsoonidest vabastamise kesksusele [Centraal Loket ontheffingen nul-emissiezones], mis luuakse linnalogistika rakendamise tegevuskava raames (vt punkt 2.4).

Omavalitsustel on vabadus otsustada, kas nad soovivad kehtestada taksodele nullheitmega tsooni. Tsooni kehtestamine toimub seejärel liiklusdekreediga. Selles dekreedis põhjendab omavalitsus piirkonna tõhusust ja proportsionaalsust, võtab arvesse mõju elanikele, taksoettevõtjatele ja sõidukijuhtidele ning kontrollib, kas kõik eeltingimused on täidetud. Lisaks kaalub omavalitsus taksode jaoks nullheitmega tsooni kehtestamist koos muude meetmetega, mis võivad parandada õhukvaliteeti ja elukvaliteeti. Kokkulepperaamistiku allkirjastanud omavalitsused on KNV ja kohalike taksoettevõtjatega konsulteerides koostanud tegevuskava taksode nullheitmega tsooni kehtestamiseks. Liiklusmääruse vastuvõtmisele kohaldatavad nõuded tagavad ka selle, et omavalitsused teevad otsuse kehtestada taksode jaoks nullheitmega tsoon nõuetekohase hooldsusega. Linnalogistika ekspertide reservi koostööprojekt (SPES) toetab omavalitsusi liiklusmääruste koostamisel ja annab välja näidisdekreete.

2.2.4 Enne 2026. aastat registreeritud taksode üleminekukord

Taksoettevõtjad, kes on viimastel aastatel investeerinud fossiilkütuseid kasutavasse sõidukisse, saavad veel mõned aastad, et minna üle nullheitmega variandile. Taksode nullheitmega tsoonidele juurdepääsu nõuded on järgmised:

- kõik sõidukid, uued või kasutatud, mis on alates 1. jaanuarist 2026 registreeritud taksodena, peavad tsoonis sõitmiseks olema nullheitmega;
- taksodel, mille heitmeklass on 5 ja mis on registreeritud enne 1. jaanuari 2026, on tsoonile juurdepääs kuni 1. jaanuarini 2027;
- taksodel, mille heitmeklass on 6 ja mis on registreeritud enne 1. jaanuari 2026, on tsoonile juurdepääs kuni 1. jaanuarini 2029¹⁶.

Juurdepääsunõuded koostati kokkulepperaamistiku osalistega konsulteerides. Taotleti tasakaalu ühelt poolt liiklusest tulenevate heitkoguste vähendamisele olulise panuse andmise ja teiselt poolt taksoettevõtjate jaoks teostatavuse vahel. Arvesse võeti omamise kogukulu, taksode amortisatsiooniperioodi ja nullheitmega taksode kättesaadavust.

Juurdepääsunõudeid kohaldatakse kõigi nullheitmega tsoonide suhtes taksodele, olenemata sellest, millal omavalitsus sellise tsooni kehtestab.

2.3 Erand ratastooliga ligipääsetavatele taksodele

Ratastooliga ligipääsetavate taksode omanikud ei suuda sageli veel täita nullheitmega tsoonide juurdepääsunõudeid. Taskukohased ja nullheitmega ratastooliga ligipääsetavad taksod ei ole veel piisavalt kättesaadavad. Seetõttu on ratastooliga ligipääsetavad taksod kuni 2030. aastani vabastatud nullheitmega tsoonide sulgemise deklaratsioonist taksodele. Ratastooliga ligipääsetavad taksod on sõidukiregistris tähistatud kehakoodiga SH, mis on ratastooliga ligipääsetavate taksode eriotstarbeline tähis, või erikoodidega 70, 145, 146, 147 või 149. Erandi aegumine vaadatakse läbi 2028. aastal, et teha kindlaks, kas alates 2030. aastast on saadaval piisavalt taskukohaseid nullheitmega tsoonide mudeleid.

2.4 Ühtlustatud vabastusreeglid

Lisaks ratastooliga ligipääsetavate taksode omanikele on tõenäoliselt ka teisi taksoettevõtjaid, kes ei suuda (veel) täita nullheitmega tsoonide juurdepääsunõudeid. Teatavatel juhtudel võivad nende taksode omanikud taotleda erandit nullheitmega tsoonides sõitmiseks. Ei ole soovitatav, kui eri omavalitsusüksuste ettevõtjad puutuvad kokku erinevate erandipoliitikate ja erinevate taotlemismenetlustega. Seepärast lepivad

¹⁶ Heitmeklass näitab, kui saastav on sõiduk. Mida kõrgem on heitmeklass, seda vähem saasteaineid eraldub.

omavalitsused, kes kavatsevad kehtestada taksode jaoks nullheitmega tsooni, koos taristu- ja veemajandusministeeriumiga kokku ühtlustatud vabastuspoliitikas, mida omavalitsused ühiselt rakendavad. See puudutab näiteks igapäevaseid erandeid nullheitmega tsooni sisenemiseks mitu korda aastas. Lisaks lepatakse kokku erandite andmises pikemaks perioodiks, näiteks kui käitaja seisab silmitsi pankrotiga või kui käitaja on olnud heitmevaba sõiduki, mida ei ole veel üle antud.

Arvesse võetakse ka sihtgrupi transporti, näiteks õpilaste, eakate ja haigete hangitud transporti, mida teostavad taksod. Omavalitsused, kes kavatsevad kehtestada taksode jaoks nullheitmega tsooni, hangivad või kavatsevad hankida oma sihtrühma transporti nullheitmega. Tsoonides peab siiski toimuma ka sihtrühma vedu, mida hangivad näiteks ümbritsevad omavalitsusüksused või muud isikud. Osa sellest transpordist ei pruugi (veel) vastata nullheitmega tsoonide juurdepääsunõuetele kliendiga sõlmitud kehtivate lepingute tõttu. Selle rühma inventuur koostati taristu- ja veemajandusministeeriumi ning nende omavalitsuste nimel, kes kehtestavad taksode jaoks nullheitmega tsooni. Omavalitsused teevad koostööd ja konsulteerivad tööstusharuga, et töötada välja erandi saamise tingimused.

Maksuvabastusi on kavas hinnata järgmiselt: nullheitmega tsoonidest erandite tegemise keskpunkt, mis luuakse linnalogistika rakendamise tegevuskava osana. Omavalitsused, kes kehtestavad taksode jaoks nullheitmega tsooni, on teatanud, et nad delegeerivad oma vabastusvolitused kesküksusele. Ettevõtjad saavad seejärel pöörduda selle osakonna poole, et taotleda erandit ühele või mitmele nullheitmega tsooniga omavalitsusüksusele. Sellega tagatakse maksuvabastuspoliitika ühtsus, selgus ning väiksem halduskoormus taksoettevõtjatele ja omavalitsustele endile.

2.5 Rakendamine, järelevalve ja jõustamine

Kontrolli nullheitmega tsooni sisenemisel teostab omavalitsus numbrimärgi alusel, tavaliselt kaamerate ja numbrimärgi automaatse tuvastamise (ANPR) abil või spetsiaalsete uurimisametnike lähetamise kaudu. Nullheitmega tsooni sulgemise deklaratsiooni rikkumine võib kaasa tuua trahvi määramise vastavalt liikluseeskirjade haldustäitmise seadusele (Mulderi seadus). Justiits- ja julgeolekuminister soodustab selle süüteo lisamist Mulderi seadusesse rahatrahviga karistatava süüteona.

2.6 Halduskoormus ja nõutelevastavuse kulud

Madalmaades on tarbijate taksoveoks kasutusel ligikaudu 10 000 taksot¹⁷. Kolm neljandikku neist sõidavad tõenäoliselt (mõnikord) omavalitsusüksustes, mis kavatsevad kehtestada taksode jaoks nullheitmega tsooni. Üle 26 % kõigist taksodest olid juba 2024. aasta septembris nullheitmega ning see protsent on veelgi suurem omavalitsustes, mis kavatsevad kehtestada taksode jaoks nullheitmega tsooni. Enamik teisi taksoid kuulub heitmeklassi 5 või 6. Nende taksode omanikud saavad üleminekukorda kasutada lähiaastatel. Kui nad investeeriksid uude sõidukisse igal juhul (oma sõiduki amortisatsiooniperioodi tõttu), julgustaks nullheitmega tsoonide kehtestamine taksodele neid valima nullheitmega sõiduki. Käesolev dekreet ei tekita sellele rühmale täiendavat halduskoormust ega nõuetele vastavuse kulusid.

Ettevõtjate rühm peab olema väike, umbkaudne hinnang jääb vahemikku 500–700, kelle suhtes see ei kehti. Kui nad soovivad sõita nullheitmega tsoonis, peavad nad investeerima nullheitmega sõidukisse enne tähtaega ning seega on neil täiendav halduskoormus ja nõuete täitmisega seotud kulud. Need kulud hõlmavad uue sõiduki ostmist ja kulusid, mis võivad tekkida selle sõiduki registreerimisel taksona ja registreerimisnumbri edastamisel omavalitsusele. Eeldades, et tööaeg on üks tund ja tunnitasu 47 eurot, on selle ettevõtjate rühma kogu halduskoormus ühekordselt maksimaalselt 32 900 eurot (700 × 47 eurot).

¹⁷ Sihtrühma transpordiks kasutatavate taksode puhul seavad keskvalitsus ja omavalitsused eesmärgiks saavutada 2025. aastaks heitmevaba sihtrühma transport. Endiselt võib esineda sihtrühma transporti, mis ei ole veel heitmevaba ja mis tegutseb taksode nullheitmega tsoonides. Omavalitsused, kes kavatsevad kehtestada taksodele nullheitmega tsooni, töötavad välja tingimused sellele rühmale erandi saamiseks.

Lisaks väikesele ettevõtjate rühmale, kes investeerivad enne tähtaega nullheimmega sõidukisse, kaasnevad erandi taotlemisega kulud abikõlblikele ettevõtjatele. Täiendavalt hinnatakse eeldatavate erandite arvu ja taotlemise korda. Eeldatakse, et aastas esitatakse mõnisada eranditaotlust. Eeldades, et aastas esitatakse 300 eranditaotlust, mis võtavad keskmiselt pool tundi, on halduskoormus 7 050 eurot aastas.

3. Keskkonnatsoonide ja nullheimmetsoonide uue liiklusemärgi sisu

3.1 Uue liiklusemärgi ja sellega seotud lisamärkide sissejuhatuse ja taust

Selgitavate märkuste selles osas käsitletakse keskkonnatsooni või nullheimmega tsooni tähistavate liiklusemärkide kohandamist.

Nii keskkonnatsoonid kui ka nullheimmega tsoonid on vahendid kliima- ja õhukvaliteedi eesmärkide saavutamiseks. Sellise tsooni loomiseks on vaja liiklusemärki, mis näitab tsooni ja täpsustab, millistele sõidukitele tsoon kehtib. Selle dekreediga asendatakse varasemad keskkonna- ja nullheimmega tsoonide liiklusemärgid uue tulevikukindla liiklusemärgiga, millele on lisatud täiendavad märgid.

Liiklusemärkide kohandamise põhjused on kolm.

- Esiteks, eelnevalt kindlaks määratud¹⁸ nullheimmega tsooni liiklusemärk (C22c) on spetsiaalselt ette nähtud tarbesõidukite ja veoautode keelustamiseks. Selle märgi ilmumise tõttu ei saa lisada muid sõidukikategooriaid. See on muutunud probleemiks nüüd, kui ka taksod, vt 2. jagu, saab lisada nullheimmega tsoonidesse. Selleks, et oleks võimalik lisada taksosid ja võib-olla ka muid sõidukeid tulevikus, on nüüd kujundatud üldisem märk. Nullheimmega tsoonide jaoks varem kehtestatud liiklusemärk oli praktiliselt ja õiguslikult mittetoimiv muude sõidukikategooriate kui sellel kujutatud tarbesõidukite ja veoautode puhul.

¹⁸ 29. oktoobri 2019. aasta dekreet, millega muudetakse 1990. aasta liikluseeskirjade ja liiklusemärkide määrust, maanteeliiklust käsitlevate haldusnormide dekreeti ja registreerimisnumbrite määrust seoses keskkonnatsoonide ühtlustamisega (seaduste ja dekreetide 12. bülletään 2019, 398).

- Teine põhjus (lisa)märkide kohandamiseks on asjaolu, et kui tarbesõidukitele ja veoautodele kehtestatakse vanade märkidega nullheitmega tsoon ja diiselmootoriga sõiduautodele keskkonnatsoon, oleksid erinevad (lisa)märgid tarbesõidukite puhul vastuolus. Märkide kohandamisega on võimalik kehtestada nii tarbesõidukite ja veoautode nullheitmega tsoon kui ka diiselmootoriga sõiduautode keskkonnatsoon.
- Lõpuks tooks kahe põhimärgi koosseksisteerimine erinevate lisamärkidega kaasa segadust tekitava märgistuse ja ebaselguse liikleja jaoks.

Uut liiklusmärki kasutatakse kõigis 1990. aasta RVV-sse kuuluvates heitmega seotud tsoonides. See võimaldab lisamärkidega tähistada nii keskkonnatsooni kui ka nullheitmega tsooni. Liiklusmärk on tulevikukindel, nii et ilma põhimärgi muutmata on lõpuks võimalik kehtestada nullheitmega tsoon ka muude sõidukikategooriate jaoks¹⁹. Käesolev dekreet võimaldab lisada nullheitmega tsooni juurdepääsu korda taksod.

Lisaks lahutatakse selle muudatusettepanekuga diiselmootoriga sõiduautode keskkonnatsoon tarbesõidukitest, võimaldades säilitada sõiduautode jaoks eraldi keskkonnatsooni või kehtestada see koos tarbesõidukite ja veoautode nullheitmega tsooniga.

Autonoomsed arengud

Uus liiklusmärk ei mõjuta kehtivat juurdepääsukorda ega sellega seotud kokkuleppeid, välja arvatud taksode puhul²⁰. 2025. aastaks peaksid mitmed lisamärgid olema juba aegunud²¹. Kuna käesolev dekreet jõustub pärast seda kuupäeva, ei ole neid märke vaja asendada uute lisamärkidega. Need on lisamärgid C22a1, C22a4, C22a6 ja C22a8.

3.2 Ülevaade

Uus liiklusmärk koosneb põhimärgist, mis on olemasoleva keelumärgi variatsioon (C6: suletud mootorsõidukitele, millel on rohkem kui kaks ratast). Sellega asendatakse olemasolevad keskkonnatsoonide ja nullheitmega tsoonide liiklusmärgid ühtse liiklusmärgiga, millel on heitmenõuete tõttu sõidukite liiklusele sulgemise deklaratsioon. See on auto ja suitsupilvede kujutisega keelumärk. Nagu praeguses keskkonnatsoonide ja nullheitmega tsoonide süsteemis, on see liiklusmärk alati kombineeritud ühe või mitme lisamärgiga, millel on kujutatud sõidukikategooriate, heitmeklasside ja kütuste kombinatsioonid. Täiendavad märgid näitavad, milliste sõidukikategooriate suhtes millise heitmeklassiga tsooni kohaldatakse (juurdepääsukord).

Uus liiklusmärk ja lisamärgid on paremini kooskõlas BABW ja RVV 1990-ga.

Uus liiklusmärk ja sellega seotud lisamärgid on paremad kui varasemad märgid keskkonnatsoonide jaoks kooskõlas kehtivate märkide ja lisamärkide eeskirjadega BABW-s (artikli 8 lõike 2 punkt b) ja RVV 1990-s (artikli 67 lõike 1 punkt b).

Lisamärgid näitavad, milliste sõidukite kohta kehtib sulgemisdeklaratsioon. See on vastupidine varasematele märkidele, mis näitasid, millised sõidukid olid lubatud. Uues süsteemis näitavad lisamärgid alati, millistele sõidukitele ja millistel tingimustel (milline heitmeklass) sulgemise deklaratsioon kehtib. Lisamärkidel näidatud heitmeklasside värvid on kooskõlas RVV 1990 olemasoleva süsteemiga.

¹⁹ Nullheitmega tsooni kehtestamine uutele sõidukikategooriatele on võimalik alles pärast RVV 1990 liiklusmärkide teksti ja kirjelduse muutmist. Tänu uuele tulevikukindlale ülesehitusele vähenevad praeguse süsteemiga võrreldes nii halduskoormus kui ka munitsipaalkulud. Käesolev dekreet võimaldab kehtestada taksodele nullheitmega tsooni.

²⁰ 29. juuni 2023. aasta dekreet, millega muudetakse 1990. aasta liikluseeskirjade ja liiklusmärkide määrust seoses nullheitmega tsoonide ajutiste tingimuste ja üleminekusätetega (ajutine dekreet nullheitmega tsoonide kohta) (seaduste ja dekreetide bulletin 2023, 241).

²¹ Vt RVV 1990 artikli 86d lõiked 2 (vana) ja 3 (vana).

Käesoleva dekreediga kõrvaldatakse alates 1. jaanuarist 2026 olemasolevad märgid, mis on kehtestatud nullheimmega tsoonidele ja keskkonnatsoonidele koos lisamärkidega, ning kohaldatakse uut liiklusmärki koos lisamärkidega, mis on sätestatud käesoleva dekreeidi I artikli E osa lõike 2 1. lisas.

Käesolev dekreet jõustub 1. jaanuaril 2026. Olemasoleva keskkonnatsooniga omavalitsusüksuste puhul kohaldatakse märkide suhtes kuuekuulist ajutist üleminekumeedet. Omavalitsused, kellel on 1. jaanuaril 2026 juba tarbesõidukite ja veoautode keskkonnatsoon, peavad olema paigaldanud uued (lisa)märgid ja vajaduse korral vastu võtnud uue liiklusdekreeidi 1. juuliks 2026. Nii on omavalitsustel piisavalt aega õigete märkide paigutamiseks, ilma et neil oleks pikema aja jooksul tänavatel erinevaid sama tähendusega märke.

3.3 Mõju

Uue liiklusmärgi ja sellega seotud lisamärkide kasutuselevõtt keskkonnatsoonide ja nullheimmega tsoonide jaoks lahendab kolm probleemi. Esiteks peab lõpuks olema võimalik lisada nullheimmega tsoonide märgistusele uusi sõidukikategooriaid, alustades taksodest. Lisaks peab olema võimalik kehtestada keskkonnatsoon üksnes diiselmootoriga sõiduautodele piirkondades, kus tarbesõidukite suhtes kohaldatakse nullheimmega tsooni. Lõpuks tuleb vältida lisamärkidega tekkivat liiklusmärkide segadust. Keskkonnatsooni ja nullheimmega tsooni puhul piisab ühest või mitmest lisamärgist.

3.4 Rakendamine, järelvalve ja jõustamine

Uus liiklusmärk ja sellega seotud lisamärgid hakkavad kehtima alates 1. jaanuarist 2026. Alates dekreeidi avaldamisest algatatakse teavituskampaaniad, et suurendada teadlikkust uutest märkidest. Sõidukiomanikke teavitatakse keskkonna- ja nullheimmega tsoonide riiklikel veebisaitidel (www.milieuzones.nl ja www.opwegnaarzes.nl) omavalitsuste kehtestatud keskkonna- ja nullheimmega tsoonidest, kohaldatavatest eeskirjadest ja nendega seotud märkidest. Nendel veebisaitidel antakse ka ülevaade keskkonna- ja nullheimmega tsoonidest ning uue põhimärgi kombinatsioonist uute lisamärkidega.

Teabevahetus ei tule ainult riigi valitsuselt. Kohalikud omavalitsused ja tööstusliidud kaasavad oma valimisringkonnad uute keskkonna- ja nullheimmega tsoonide märgistamisse ning teavitavad neid sellest.

3.5 Finantsmõju

Omavalitsused, kes otsustavad kehtestada keskkonnatsooni või nullheimmega tsooni, saavad hinnata sellest muudatusest tulenevat finantsmõju ja halduskoormust. Selle mõju ulatus sõltub konkreetsest otsustusprotsessist, kuid praegu on see hinnanguliselt piiratud, kuna omavalitsused, kes soovivad kehtestada nullheimmega tsooni alates 2025. aastast, peaksid igal juhul investeerima nullheimmega tsooni märgi asendamisse ja paigaldamisse. Kohalikud omavalitsused, kes säilitavad ainult keskkonnatsooni, peavad kasutusele võtma ka uued liiklusmärgid. Kuna paljud neist karmistavad sel ajal niikuinii juurdepääsunõudeid, on uued märgid juba osa planeerimisest.

4. Arutelu, nõustamine, konsulteerimine, esialgne kontroll ja teavitamine

Enne kõnealuse määruse vastuvõtmist arutati märgistust kohalike omavalitsuste, riikliku viitamisteenistuse (NBd), justiits- ja julgeolekuministeeriumi, riigiprokuratuuri keskse menetlemisasutuse (CVOM) ja Rijkswaterstaat'iga.

Samuti kaaluti Euroopa arenguid piiratud liiklusega alade märgistuse ühtlustamisel. See hõlmab nõuandeid autot kujutava põhimärgi kasutamise kohta *en face* heitgaasidega

(nagu on näidatud käesoleval põhimärgil) ja sellest allpool sõidukitega, mille suhtes põhimärki kohaldatakse (nagu on näidatud käesolevas süsteemis). See süsteem on praegu väljatöötamisel ja seda ei ole veel lõplikult kehtestatud. Madalmaade nullheitmega tsoonide kehtestamine on Euroopa ja rahvusvaheliste eeskirjade väljatöötamisest ees. Uus põhimärk on sarnane Flandrias vähese heitkogusega tsoonis kasutatava märgiga.

Lisaks hinnati põhimärgi ja erinevate lisamärkide tõhusust ja arusaadavust kasutajauuringuga, milles osalejad esindasid kogu liiklejaskonda Madalmaade kiirteedel. Tulemused näitavad, et põhimärk on tugevalt seotud reostusega, kus on selge, et vähem saastavad sõidukid ja puhta kütusega sõidukid (elekter ja vesinik) võivad sõita olenemata lisamärgi tüübist. Samuti on märke sellest, et vastajad ei saa õigesti tõlgendada näiteks „3 ja alla selle“ või „4 ja üle selle“ süsteemi seoses sõidukiklassiga, milles nad sõidavad (kas klass 3 on klassist 4 kõrgem või madalam ja/või klass 3 või klass 4 on puhtam või saastavam?). Ebaselguse ohu vähendamiseks otsustati uutel lisamärkidel selgelt kuvada heitmeklassid, mille suhtes keskkonnatsooni kohaldatakse. Selle eesmärk on takistada liiklejaid tegemast vigu seoses loogikaga, millised heitmeklassid on kõrgemad või madalamad ning millised heitmeklassid on puhtamad või saastavamad.

Kasutajauuringus jõutakse järeldusele, et kavandatud muudatuste ja asjakohase teavituskampaaniaga võivad liiklejad teha vähem vigu ning uute märkide arusaadavus ja selgus suurenevad.

4.1 VKE-test

31. jaanuaril 2023 peeti VKE-testi raames arutelusid kuue VKE-ga kavatsuse üle kehtestada taksode jaoks nullheitmega tsoonid. VKE-d tegutsevad Madalmaade eri osades tarbijate taksoturul ja sihtrühma transpordis. Paneeldiskussioonis osalejad suhtuvad dekreeti positiivselt. Nad toetavad aluseks olevaid kestlikkuse eesmärke ja on arvamusel, et kavad on teostatavad, kuid neil on mitmeid muresid.

Esimene on see, et ratastoolitaksod ja lamava patsiendi transpordiks ette nähtud taksod vabastatakse ning et selle vabastuse aegumine 2030. aastal vaadatakse õigeaegselt läbi, et teha kindlaks, kas on olemas piisavalt taskukohaseid nullheitmega ratastoolitaksosid. See vaadatakse läbi 2028. aastal, vt punkt 2.3.

Teine osalejate mure on see, et peab olema piisav laadimistaristu, sealhulgas nn kiirlaadimisjaamad, võimaluse korral eelkõige taksode jaoks. Omavalitsused hõlbustavad piisava laadimistaristu kättesaadavust ning kooskõlastavad selle võrguoperaatori ja asjaomaste turuosalistega, nagu on sätestatud ka kokkuleppe raamistikus. Keskvalitsus teeb nende osapooltega koostööd ka nn riikliku laadimistaristu tegevuskava (National Charging Infrastructure Agenda, NAL) raames. Taksode laadimisvajadusi võetakse sellega seoses arvesse nõutava laadimistaristu loetelus. NAL-i eesmärk on tagada, et laadimistaristu arendamine Madalmaades oleks kooskõlas igat liiki elektritranspordi kasvuga, mille peamine eesmärk on pakkuda piisavaid laadimisvõimalusi. Riikliku intelligentse elukeskkonna kava koostöölepingus on keskvalitsuse ja piirkondade vahel selles osas sõlmitud konkreetsed kokkulepped²².

Väikeste ja keskmise suurusega ettevõtete jaoks on oluline pöörata suurt tähelepanu sihtrühma transpordile. Nende sõnul on see ühistranspordi vorm inimestele, kes ei saa kasutada regulaarset ühistransporti. Heitmevaba sõitmine ei tohiks toimuda neile inimestele osutatava teenuse arvelt, näiteks seetõttu, et sõidu ajal oleks vaja laadimist. Oluline on, et sellele pööraksid tähelepanu sihtühingu transpordikliendid (enamasti

²² Parlamendi dokumendid II 2021/22, 31305, nr 351; www.agendalaadinfrastructuur.nl.

omavalitsused). Heitmevaba transpordi sihtgrupi pakti ja halduskokkuleppe raames julgustab ja abistab keskvalitsus sihtgrupi transpordi kliente heitmevaba transpordi hankimisel²³.

VKE-de paneelarutelul arutati täiendavalt, et VKE-de halduskoormuse vähendamiseks on oluline, et oleks üks koht, kus saab taotleda erandeid, ning et kõik omavalitsused, kus on taksode jaoks nullheimmega tsoon, kohaldaksid sama erandipoliitikat. Osalejad juhtisid tähelepanu sellele, et kogu riigis tegutsevad taksod, ja seetõttu peaks olema võimalik saada kõigile nullheimmega tsoonidele erand, mis kehtib pikema aja jooksul. Seda VKE-de panust võetakse erandipoliitika väljatöötamisel arvesse.

4.2 Veebikonsultatsioon

18. augustist kuni 15. septembrini 2023 toimus internetikonsultatsioon dekree eelnõu kohta. Kokku laekus vastuseks 15 märkust. Vastas neli inimest, seitse ettevõtet või ettevõtete esindajat ja neli omavalitsust. Kuigi vastused on üldiselt positiivsed omavalitsuste võimaluse suhtes kehtestada taksode jaoks nullheimmega tsoon, juhvad pooled tähelepanu mitmele punktile.

Kolm vastust näitavad, et punktis 2.2.4 selgitatud juurdepääsunõudeid kohaldatakse iga taksode nullheimmega tsooni suhtes, olenemata sellest, millal omavalitsus tsooni kehtestab. Ühe katusorganisatsiooni sõnul tähendab see, et ettevõtjaid võidakse vahetult enne tsooni kehtestamist teavitada sellest, et nende taksol ei ole lubatud tsoonis tegutseda. Üks omavalitsus taotleb, et tsooni juurdepääsunõuded sõltuksid selle asutamise ajast. Seda alternatiivi ei valitud. Kõigi nullheimmega tsoonide ühtsed juurdepääsunõuded hoiavad ära olukorra, kus käitajad puutuvad eri nullheimmega tsoonides kokku erinevate olukordadega. Ühtne üleminekukord põhineb riigi taksopargil ja taksode keskmisel amortisatsiooniperioodil. Omavalitsused peavad õigeaegselt suhtlema ja konsulteerima kohaliku taksotööstusega, kui nad soovivad luua nullheimmega tsooni. Vajaduse korral võib omavalitsus ajutiselt anda täiendavaid erandeid.

Üks omavalitsus küsib, miks on juurdepääsunõuetes täpsustatud kuupäev 1. jaanuar 2025.²⁴ Selle valimisel konsulteeriti kohalike omavalitsuste, taksosektori esindajate ja muude asjaomaste isikutega ning uuriti nullheimmega taksode kättesaadavust ja omamiskulusid. Valitud kuupäev langeb kokku ajaga, millest alates saavad omavalitsused kehtestada taksode nullheimmega tsooni, mis omakorda langeb kokku ajaga, mil saab kehtestada tarbesõidukite ja veoautode nullheimmega tsooni.

Üks eraisik küsib, miks ei valitud üldisemaid poliitikaid. Keskvalitsus on otsustanud muuta kommertstranspordi linnades keskkonnahoidlikumaks, sest see on kõige tõhusam ja kulutõhusam. Kaks (taksoettevõtjat) rõhutavad piisava (kiire) laadimistaristu ja turupõhiste laadimismäärade tähtsust. Üks neist sooviks näha ka „laiaulatuslikku vabastuspoliitikat“ ning üks omavalitsus esitas vabastuspoliitika kohta ka kaks märkust. Vabastuspoliitika sõnastatakse koos kohalike omavalitsustega ja konsulteerides tööstusharuga.

Üldiselt ei seata kavandatud märgi süsteemi kahtluse alla, kuid palutakse täiendavaid selgitusi. Lisaks tegid mitmed osapooled ettepanekuid täpsustada sõnastust ja liiklusmärgi koos täiendavate märkidega ning selgitada selgitavaid märkusi. Paljud neist ettepanekutest on vastu võetud.

Seoses värvide kasutamise ja heitmeklasside märkimise süsteemiga liiklusmärgil ja sellega seotud lisamärkidel esitas üksikisik konkreetse vastuse. See ettepanek lisati kaalutlusena ettevalmistusetapi varasemasse etappi. Süsteemi lõplik valik tehti eksperdiarvamuse alusel, mille andsid sellised osapooled nagu riiklik suunamisteenistus, kohalikud omavalitsused ja politsei, ning kasutajatesti põhjal. Kasutajatest näitas, et lisamärgi on lihtsam tõlgendada, kui kuvatakse kõik heitmeklassid, millel puudub

²³ <https://www.crow.nl/crow-doelgroepenvervoer/zero-emissie-doelgroepenvervoer>.

²⁴ Esialgu oli kavas kehtestada alates 1. jaanuarist 2025 taksodele nullheimmega tsoonid. Vahepeal on see kuupäev edasi lükatud 1. jaanuarini 2026.

juurdepääs. Samuti otsustati kasutada juba 1990. aasta RVV-s heitmeklassidele määratud värve, mis on kantud olemasolevatele lisamärkidele. Valik muuta lisamärkide süsteem sõnalt „lubatud“ sõnale „keelatud“ tehti kooskõlas RVV 1990 kehtiva süsteemiga. See ei näita heitmeklasse, millel on juurdepääs.

Kriitilisi vastuseid saadi ka seoses märkide arvuga koos keskkonnatsoonide liiklusemärgiga. Kavandatud liiklusemärk koos täiendavate liiklusemärkidega asendab aga täpselt nii linnalogistika nullheitmega tsoonide (C22c) kui ka keskkonnatsoonide (C22a) liiklusemärgid, et vältida liiklusemärkide ülemäärast arvu.

Huvirühma vastus lisada lisamärkidele sõnaselgelt lubatud sõidukikategooriate hulka liikurmasinad ja traktorid ei too kaasa muutusi, kuna liikurmasinate ja traktorite suhtes ei kohaldata nullheitmega tsooni korda. See ei kehti ka praegu, mistõttu neid ei ole lisatud.

Üks omavalitsus taotleb paindlikkust seoses lisamärkidega. Liiklejatele võimalikult selgeks tegemiseks on vaja, et keskkonnatsoonide ja nullheitmega tsoonide lisamärgid oleksid kõikjal ühesugused.

Kohalike omavalitsustelt saadud vastuste tulemusel peeti asjaomaste omavalitsustega arutelusid, et ühendada ajaaknad, jalakäijate alad ja nullheitmega tsoonid üheks liiklusemärgiks. Nullheitmega tsoonide ja muud liiki alade märkide kombineerimise probleemi ei saa lahendada nullheitmega tsoonide põhi- või lisamärkide kohandamisega. Lisamärk näitab, millistele sõidukitele põhimärk kehtib. Lisamärgi aja piiramine tähendaks, et põhimärk ei kehti väljaspool neid aegu. Omavalitsused võivad siiski luua nullheitmega tsoonis ajaakna ala.

Vastused linnalogistika nullheitmega tsoonidele ja võimalikud erandid teatavatele sõidukikategooriatele ei kuulu käesoleva dekreeedi kohaldamisalasse ega too kaasa liiklusemärgi muutmist.

4.3 Regulaatiivse koormuse nõuandekomitee (ATR) test

14. septembril 2023 esitas nõuandekomitee otsuse eelnõu kohta regulaatiivse arvamuse. Komisjon soovib, et dekreet esitataks pärast mitme nõuande arvessevõtmist.

Esiteks soovib juhatus tagada, et omavalitsused, kes kehtestavad taksode jaoks nullheitmega tsooni, hõlbustaksid piisavat laadimistaristut ja võrguvõimsust. Kokkulepperaamistikus on sätestatud, et omavalitsused hõlbustavad piisava laadimistaristu kättesaadavust ja konsulteerivad kohalike taksoettevõtjatega, et teha kindlaks, kas nullheitmega tsooni eeltingimused (sealhulgas piisav laadimistaristu) on täidetud. Koostades liiklusemäärust, millega omavalitsused kehtestavad seejärel taksodele nullheitmega tsooni, kontrollivad nad ka seda, kas kõik eeltingimused on täidetud. Liiklusemääruse peale on võimalik esitada vastuväiteid ja edasikaebusi. Punktis 4.1 selgitatakse, mida teevad keskvalitsus ja kohalikud omavalitsused, et tagada piisav laadimistaristu ja võrgu läbilaskevõime.

Teiseks soovib juhatus koos kohalike omavalitsustega kehtestada ühtse juurdepääsukorra (sealhulgas erandid). Kuidas seda tehakse, on kirjeldatud jagudes 2.2.4 ja 2.4.

Samuti soovib juhatus käsitleda taksoettevõtjate finants- ja maksusätteid ning kokkuleppeid kohalike omavalitsustega selleteemalise teabevahetuse kohta. Ettevõtjad saavad kasutada keskkonnainvesteeringute soodustuse (MIA) kava, et teha maksutõhusaid investeeringuid keskkonnasõbralikesse äriaradesse. 2024. aastal võiks MIA-d kasutada üheksa istekohaga elektri- või vesinikkütusega takso ostmiseks või ratastoolitranspordiks. Igal aastal määratletakse uuesti MIA-le vastavad ettevõtte varad. See sõltub muu hulgas keskkonnasõbraliku ärivara lisakuludest. Lisateavet leiab aadressilt www.rvo.nl/miavamil. Omavalitsused võivad pakkuda ettevõtjatele täiendavaid rahalisi vahendeid ja teavitavad sellest vastavalt.

Lõpetuseks soovitab juhatus viia lõpule äriühingute (regulatiivsed) kulud. Kui omavalitsused otsustavad kehtestada taksode jaoks nullheitmega tsooni, selgitavad nad liiklusmääruses selle mõju ettevõtjatele ja kaaluvad seda muude huvidega, vt lisaks punkt 2.6.

4.4 Eelkontroll

Dekreedi eelnõu esitati 1. detsembril 2023 Senatile ja Madalmaade Parlamendi Teisele Kojale esialgseks kontrollimiseks liiklusseaduse artikli 2b alusel. Esindajatekoda küsis 11. septembril 2024, mil määral on dekreedi eelnõu kooskõlas poliitiliste kavatsustega. Sellele küsimusele vastati 8. oktoobril 2024. See vastus lisati seejärel komitee 17. oktoobri 2024. aasta säästva transpordi arutelu päevakorda. Vastus ei toonud kaasa täiendavaid vastuseid.

4.5 Teatis [XX]

Dekreedi eelnõu esitati Euroopa Komisjonile [XX] (teatise number XX) vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. septembri 2015. aasta direktiivi (EL) 2015/1535, millega nähakse ette tehnilistest eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord, artikli 5 lõikele 1 (ELT 2015, L 241).

Kooskõlas nimetatud direktiivi artikli 6 lõikega 1 kehtestati kolmekuuline ooteaeg, mis lõppes [XX].

II Selgitavad märkused artiklite kaupa

Artikkel I (RVV 1990)

A osa (RVV 1990 artikkel 86d)

1. ja 4. alajagu

Endine keskkonnatsooni märk ja nullheitmega tsooni märk on asendatud uue liiklusmärgiga, mis osutab keskkonnatsoonile ja/või nullheitmega tsoonile uue tähtnumbrilise kombinatsiooniga. 1. lisas loetletud lisamärkidega määratakse kindlaks, millist sõidukikategooriat ja tsoonitüüpi kohaldatakse. Võimalik on keskkonnatsooni ja nullheitmega tsooni kombinatsioon. Keskkonnatsooni võib iga nullheitmega tsooni piirkonnas nüüd kehtestada ka üksnes diiselmootoriga sõiduautode jaoks. Sellises piirkonnas kohaldatakse tarbesõidukite suhtes nullheitmega tsooni ja diiselmootoriga sõiduautode suhtes keskkonnatsooni. Kõikidel juhtudel on liiklusmärk C22e kombineeritud ühe või mitme lisamärgiga (C22e1 kuni C22e10).

Alajagu 1

Hollandikeelne mõiste „bussen” asendatakse mõistega „autobussen”. Mõistet „Autobussen” on alati kasutatud ja see on määratletud ka RVV 1990 artiklis 1. Need tuleb ära märkida ka lisamärkide kirjelduses.

Alajagu 2

Käesoleva dekreedi jõustumine 1. jaanuaril 2026 võimaldab artikli 86d endistel lõigetel 2 ja 3 aeguda ning ülejäänud lõiked ümber nummerdada. 29. oktoobri 2019. aasta dekreet²⁵ märkis juba, et algsed lõiked 2 ja 3 ei kehti enam vastavalt alates 1. jaanuarist 2022 ja 1. jaanuarist 2025.

Alajagu 3

²⁵ 29. oktoobri 2019. aasta dekreet, millega muudetakse 1990. aasta liikluseeskirjade ja liiklusmärkide määrust, maanteeliiklust käsitlevate haldusnormide dekreeti ja registreerimisnumbrite määrust seoses keskkonnatsoonide ühtlustamisega (seaduste ja dekreetide 18
bülletään 2019, 398).

Artikli selles osas on märgitud, millist lisamärki (milliseid lisamärke) võib paigutada. Kombinatsioone muude täiendavate märkidega ei ole võimalik keskkonnatsoonides ja nullheitmega tsoonides kasutada. Lisamärkidel C22e2, C22e4 ja C22e5 on uus tähendus. Teised lisamärgid (C22e1 ja C22e6–C22e10) asendavad olemasolevaid lisamärke sama tähendusega.

C22e2 näitab, et taksod võib lisada ka sõidukikateooriana, mille suhtes kohaldatakse nullheitmega tsooni.

Lisamärgid C22e4 ja C22e5 võimaldavad keskkonnatsooni, mida kohaldatakse ainult diiselmootoriga sõiduautodele. Selle tulemusena võib piirkonnas, kus on tarbesõidukite nullheitmega tsoon, kohaldada ka diiselmootoriga sõiduautode keskkonnatsooni.

Teised uued lisamärgid asendavad olemasolevaid lisamärke ja neil on seega sama tähendus kui märkide varasemal versioonil. Lisamärk C22e6 asendab vana märki C22a2, C22e7 asendab vana märki C22a3, C22e8 asendab vana märki C22a5, C22e9 asendab vana märki C22a7 ning lõpuks asendab uus lisamärk C22e10 vana märki C22a9.

Täiendavat märki C22e3 veel ei ole. Seda numbrit ei kasutata veel, et tulevikus saaks lisada uue lisamärgi uue sõidukikateooriaga, mille suhtes kohaldatakse nullheitmega tsooni.

B osa (RVV 1990 artikkel 86e)

Alajagu 1

Selle artikliga reguleeritakse, millised sõidukikateooriad võib lisada nullheitmega tsooni. Nullheitmega tsooni võivad siseneda ainult nullheitmega tarbesõidukid, veoautod ja taksod. Artikliga tagatakse, et uut liiklusmärki C22e, mida kohaldatakse ka keskkonnatsoonide suhtes, saab kohaldada ka nullheitmega tsoonide suhtes. Teksti ja lisamärgiga uue liiklusmärgi kohandamine võimaldab lisada taksod nullheitmega piirkondadesse. Nagu keskkonnatsoonide puhul, on ka nullheitmega tsoonile juurdepääsu kord tähistatud liiklusmärgi ja lisamärgiga. Lisamärk näitab selgelt, millise sõiduki suhtes keskkonnatsooni või nullheitmega tsooni kohaldatakse. Keskkonnatsoonis või nullheitmega tsoonis on lubatud kasutada ainult siin esitatud lisamärke. Seepärast peab taksode nullheitmega tsooniga alati kaasnema tarbesõidukite ja veoautode nullheitmega tsoon. Vt lisaks B osa alajagude 1. ja 4 selgitavad märkused.

Alajagu 2

Lisamärgid C22e1 ja C22e2 näitavad sõidukikateooriat, mille suhtes nullheitmega tsoon kohaldub. Liiklusmärki C22e3 veel ei ole, seega saab tulevikus nullheitmega tsooni lisada uue lisamärgi täiendava sõidukikateooriaga. Lisamärgil C22e1 on sama tähendus kui vanal lisamärgil C22c1. Uue lisamärgiga C22e2 kehtestatakse nullheitmega tsoon, mida kohaldatakse ka taksode suhtes.

Alajagu 3

Uute lõigete 8 ja 9 lisamisega kehtestatakse üleminekuperiood teatavate taksode jaoks, mis on juba registreeritud taksodena enne 1. jaanuari 2026 ja mis ei ole veel nullheitmega. Need on heitmeklassi 5 taksod, mis säilitavad juurdepääsu kuni 31. detsembrini 2026, ja heitmeklassi 6 taksod, mis säilitavad juurdepääsu taksode nullheitmega tsoonile kuni 31. detsembrini 2028. Erandiga tagatakse, et juba registreeritud taksod saavad nullheitmega tsooni siseneda veel mõneks aastaks. Maksuvabastus ei ole ette nähtud taksodele, mis registreeritakse pärast nullheitmega tsoonide loomise võimaluse jõustumist.

C osa

Kuna olemasolevad märgid keskkonnatsooni ja nullheitmega tsooni kohta asendatakse uue liiklusmärgiga, millel on uus number, on seda artiklit muudetud.

D osa

Selleks et anda teehaldajale aega liiklusmärkide kohandamiseks, jäävad varasemad liiklusmärgid kehtima veel 6 kuuks. See piiratud üleminekuperiood valiti selleks, et ühelt poolt mitte koormata omavalitsusi uute märkidega, kuid teiselt poolt pakkuda kodanikele ja ettevõtjatele kiiresti uute liiklusmärkide ühtsust.

E osa

Keskkonnatsoonide (C22a) ja nullheitmega tsoonide (C22c) vanad liiklusmärgid asendatakse uue liiklusmärgiga (C22e) koos lisamärkidega. Keskkonnatsooni või nullheitmega tsooni lõppu tähistab uus liiklusmärk C22f.

II artikkel (BABW)

A osa

(BABW artikli 8 lõige 4)

Varasemad liiklusmärgid C22a keskkonnatsoonide jaoks ja C22c nullheitmega tsoonide jaoks asendatakse uue liiklusmärgiga C22e. Seda uut märki, nagu ka varasemaid märke C22a ja C22c, võib paigutada ainult koos ühe või mitme lisamärgiga, millele on osutatud 1990. aasta RVV artiklites 86d ja 86e. Kuna lisamärke C22e4 ja C22e5 saab paigutada ainult koos lisamärkidega nullheitmega tsooni jaoks, saab diiselmootoriga sõiduautode keskkonnatsooni kehtestada ainult tarbesõidukite ja veoautode või taksode nullheitmega tsooni puhul. Nullheitmega tsooni puudumisel on endiselt võimalik kehtestada diiselmootoriga sõiduautodele ja tarbesõidukitele keskkonnatsoon.

B osa

(BABW artikli 9 lõige 1)

Selle BABW artikli 9 lõike 1 muudatusega antakse omavalitsustele võimalus paigutada sõna „tsoon“ uue liiklusmärgi C22e kohale, nagu see oli varem liiklusmärkide C22a ja C22c puhul, märkides näiteks ära asjaomase piirkonna.

III artikkel

Käesolev dekreet jõustub 1. jaanuaril 2026. See kuupäev valiti kohalike omavalitsuste, taksosektori esindajate ja muude asjaomaste isikutega konsulteerides ning pärast nullheitmega taksode kättesaadavuse ja omamiskulude uurimist. Jõustumiskuupäev sobib kindlaksmääratud regulatiivsete muudatuste kuupäevade süsteemiga. Selle kuupäeva puhul võetakse arvesse avaldamise ja jõustumise vahele jäävat minimaalset kolmekuulist rakendusperioodi, mida kohaldatakse vastavalt haldusasutustevaheliste suhete seadustikule (Code Interbestuurlijke Verhoudingen) otseselt kohalike ja piirkondlike omavalitsustega seotud määruste suhtes. Artikli I punkt D tunnistatakse kehtetuks 1. juulil 2026; vt selgitavaid märkusi artikli I punkti D kohta.

TARISTU JA VEEMAJANDUSE RIIGISEKRETÄR