

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

LUONNOS 19-12-24

Asetus, annettu [päivämäärä],

liikennesäännöistä ja liikennemerkeistä vuonna 1990 annetun määräyksen sekä tieliikenteen hallinnollisista säännöksistä annetun asetuksen muuttamisesta päästöttömien alueiden laajentamiseksi koskemaan takseja ja uuden liikennemerkin ja siihen liittyvien lisämerkkien käyttöön ottamiseksi ympäristövyöhykkeitä ja nollapäästövyöhykkeitä varten

Infrastruktuurista ja vesihuollosta vastaavan valtiosihteerin (hallinto- ja oikeusasioden osasto) 23 päivänä tammikuuta 2024 antamasta suosituksesta nro lenW/BSK-; ottaen huomioon vuoden 1994 tieliikennelain 13 §:n 1 momentin ja 14 §:n 1 momentin; korkeimman hallinto-oikeuden neuvoa-antavan jaoston kuulemisen jälkeen ([päivämäärä] annettu lausunto nro ...), ottaen huomioon [päivämäärä] annetun infrastruktuurista ja vesihuollosta vastaavan valtiosihteerin (hallinto- ja oikeusasioden osasto) yksityiskohtaisen raportin nro lenW/BSK-;

olemme hyväksyneet ja säätäneet seuraavaa:

I §

Muutetaan liikennesäännöistä ja liikennemerkeistä vuonna 1990 annettu määräys seuraavasti:

A

Muutetaan 86 d § seuraavasti:

1. Muutetaan 1 momentti seuraavasti:
Liitteessä 1 olevan liikennemerkin C22e mukaista kieltoilmoitusta, joka johtuu ympäristövyöhykkeestä, sovelletaan dieselmootorilla varustettuihin henkilöautoihin, hyötyajoneuvoihin, kuorma-autoihin ja linja-autoihin.
2. Poistetaan 2 ja 3 momentti ja numeroidaan 4-6 momentti uudelleen 2-4 momentiksi.

3. Lisätään (uusi) 2 momentti seuraavasti:
Liikennemerkin C22e alle on asennettava liitteessä 1 luetellut lisämerkit C22e4, C22e5, C22e6, C22e7, C22e8, C22e9 tai C22e10.
4. Korvataan (uudessa) 4 momentissa ilmaisu "C22a" ilmaisulla "C22e".

B

Muutetaan 86 e § seuraavasti:

1. Muutetaan 1 momentti seuraavasti:
Liitteessä 1 olevan liikennemerkin C22e mukaista kieltoilmoitusta, joka johtuu nollapäästövyöhykkeestä, sovelletaan hyötyajoneuvoihin ja kuorma-autoihin tai takseihin, lukuun ottamatta päästöttömiä ajoneuvoja.
2. Muutetaan 2 momentti seuraavasti:
Liikennemerkin C22e alle on asennettava liitteessä 1 luetellut lisämerkit C22e1 tai C22e2.
3. Korvataan 5 momentin a kohdassa ilmaisu "5 momentin" ilmaisulla "3 momentin".
4. Lisätään pykälään kaksi momenttia seuraavasti:
 8. Edellä olevaa 1 momenttia ei sovelleta 31 päivään joulukuuta 2026 asti päästöluokkaan 5 kuuluviin takseihin, jotka on rekisteröity takseiksi ennen 1 päivää tammikuuta 2026.
 9. Edellä olevaa 1 momenttia ei sovelleta 31 päivään joulukuuta 2028 asti päästöluokkaan 6 kuuluviin takseihin, jotka on rekisteröity takseiksi ennen 1 päivää tammikuuta 2026.

C

Korvataan 87 §:ssä ilmaisu "C22a, C22c" ilmaisulla "C22e".

D

Lisätään 96 a §:n jälkeen uusi pykälä seuraavasti:

96 b §

Liikennemerkkien, jotka on asennettu ennen liikennesäännöistä ja liikennemerkeistä vuonna 1990 annetun määräyksen sekä tieliikenteen hallinnollisista säännöksistä annetun asetuksen muuttamisesta päästöttömien alueiden laajentamiseksi koskemaan takseja ja uuden liikennemerkin ja siihen liittyvien lisämerkkien käyttöön ottamiseksi ympäristövyöhykkeitä ja nollapäästövyöhykkeitä varten [päivämäärä] annetun asetuksen (takseille tarkoitetuista nollapäästävyöhykkeistä sekä ympäristövyöhykkeitä ja nollapäästövyöhykkeitä koskevista uusista liikennemerkeistä annettu asetus) (Alankomaiden virallinen lehti, 2025, XXX) voimaantuloa ja jotka eivät ole kyseisen määräyksen mukaisia, on oltava liikennesäännöistä ja liikennemerkeistä vuonna 1990 annetun määräyksen, sellaisena kuin se oli tämän muutoksen voimaantuloa edeltävänä päivänä, mukaisia.

E

Muutetaan liite 1 seuraavasti:

1. Liikennemerkkien C22a-C22d ja niihin liittyvien kuvausten voimassaolo päättyy.
2. Lisätään tämän asetuksen liitteessä 1 esitetyt merkit, kuvaukset ja numerot liikennemerkkin C22 jälkeen.

II §

Muutetaan tieliikenteen hallinnollisista säännöksistä annettu asetus seuraavasti:

A

Muutetaan 8 §:n 4 momentti seuraavasti:

Liikennesäännöistä ja liikennemerkkeistä vuonna 1990 annetun määräyksen liitteessä 1 olevaan liikennemerkkiin C22e on yhdistettävä yksi tai useampi liikennesäännöistä ja liikennemerkkeistä vuonna 1990 annetun määräyksen 86 d ja 86 e §:ssä tarkoitettu lisämerkki. Lisämerkit C22e4 ja C22e5 voidaan asentaa ainoastaan yhdessä lisämerkin C22e1 tai C22e2 kanssa.

B

Korvataan 9 §:n 1 momentissa ilmaisu "C6-C22c" ilmaisulla "C6-C22e".

III §

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2026. Asetuksen I §:n D kohdan voimassaolo päättyy 1 päivänä heinäkuuta 2026.

Katsottakoon ja huolehdittakoon siitä, että tämä asetus ja siihen kuuluvat perustelut julkaistaan Alankomaiden virallisessa lehdessä.

INFRASTRUKTUURISTA JA VESIHUOLLOSTA VASTAAVA VALTIOSIHTTEERI,

Liikennesäännöistä ja liikennemerkkeistä vuonna 1990 annetun määräyksen sekä tieliikenteen hallinnollisista säännöksistä annetun asetuksen muuttamisesta päästöttömien alueiden laajentamiseksi koskemaan takseja ja uuden liikennemerkkin käyttöön ottamiseksi ympäristövyöhykkeitä ja nollapäästövyöhykkeitä varten annetun asetuksen I §:n E kohdan 2 alakohdan liite 1

Merkki

Kuvaus

C22e



Kielletty henkilöautoilta, hyötyajoneuvoilta, kuorma-autoilta, linja-autoilta tai takseilta päästövaatimusten vuoksi (ympäristövyöhyke tai nollapäästövyöhyke)

Merkki

Kuvaus

C22e1



Merkin C22e lisämerkki: hyötyajoneuvojen ja kuorma-autojen nollapäästövyöhyke, jolla sallitaan päästöttömät ajoneuvot

Merkki

Kuvaus

C22e2

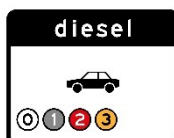


Merkin C22e lisämerkki: hyötyajoneuvojen, kuorma-autojen ja taksien nollapäästövyöhyke, jolla sallitaan päästöttömät ajoneuvot

Merkki

Kuvaus

C22e4

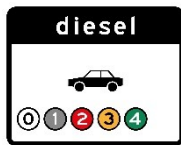


Merkin C22e lisämerkki: dieselkäyttöisten henkilöautojen ympäristövyöhyke, jolla sallitaan päästöluokkiin 4-6 kuuluvat ajoneuvot

Merkki

Kuvaus

C22e5

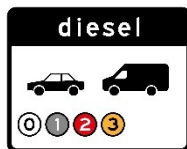


Merkin C22e lisämerkki: dieselkäyttöisten henkilöautojen ympäristövyöhyke, jolla sallitaan päästöluokkiin 5 ja 6 kuuluvat ajoneuvot

Merkki

Kuvaus

C22e6

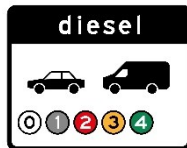


Merkin C22e lisämerkki: dieselkäyttöisten henkilöautojen ja hyötyajoneuvojen ympäristövyöhyke, jolla sallitaan päästöluokkiin 4–6 kuuluvat ajoneuvot

Merkki

Kuvaus

C22e7

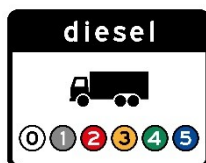


Merkin C22e lisämerkki: dieselkäyttöisten henkilöautojen ja hyötyajoneuvojen ympäristövyöhyke, jolla sallitaan päästöluokkiin 5 ja 6 kuuluvat ajoneuvot

Merkki

Kuvaus

C22e8

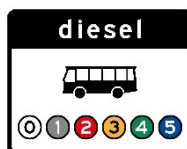


Merkin C22e lisämerkki: kuorma-autojen ympäristövyöhyke, jolla sallitaan päästöluokkaan 6 kuuluvat kuorma-autot

Merkki

Kuvaus

C22e9

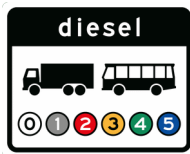


Merkin C22e lisämerkki: linja-autojen ympäristövyöhyke, jolla sallitaan päästöluokkaan 6 kuuluvat linja-autot

Merkki

Kuvaus

C22e10



Merkin C22e lisämerkki: kuorma-autojen ja linja-autojen ympäristövyöhyke, jolla sallitaan päästoluokkaan 6 kuuluvat kuorma-autot ja linja-autot

Merkki

Kuvaus

C22f



Päästövaatimuksista johtuvan kielloilmoituksen päätyminen (ympäristövyöhyke tai nollapäästövyöhyke)

PERUSTELUT

I. YLEISTÄ

1. Johdanto

Tällä asetuksella tehdään kaksi muutosta. Ensinnäkin tienpitäjä voi laajentaa nollapäästövyöhykkeen koskemaan takseja. Tämä edellyttää myös opasteiden muuttamista. On suunniteltu uusi liikennemerkki, joka paitsi mahdollistaa nollapäästövyöhykkeiden perustamisen takseja varten toimii myös sekä ympäristövyöhykkeitä että (muuta) nollapäästövyöhykkeitä koskevana uutena liikennemerkkinä. Jälkimmäinen on toinen muutos tähän asetukseen. Nykyiset ympäristövyöhykkeitä ja nollapäästövyöhykkeitä koskevat erilliset liikennemerkit korvataan uudella tulevaisuuden vaatimukset huomioon ottavalla liikennemerkillä ja siihen liittyvillä uusilla lisämerkeillä. Uudet lisämerkit antavat kunnille, jotka perustavat nollapäästövyöhykkeen hyötyajoneuvoja, kuorma-autoja ja mahdollisesti takseja varten, mahdollisuuden säilyttää dieselkäyttöisille henkilöautoille tarkoitetun nykyisen ympäristövyöhykkeen. Merkkien käyttöönotto ei luo kunnille uusia mahdollisuuksia ympäristövyöhykkeiden perustamiseen. Taksien lisäämistä nollapäästövyöhykkeisiin selitetään tarkemmin tämän luvun 2 kohdassa. Uusi liikennemerkki ja siihen liittyvät lisämerkit selitetään tarkemmin 3 kohdassa.

2. Takseille tarkoitettujen nollapäästövyöhykkeiden sisältö

2.1 Nollapäästövyöhykkeiden käyttöönotto takseja varten

Tällä asetuksella muutetaan liikennesäännöistä ja liikennemerkeistä vuonna 1990 annettua määräystä (vuoden 1990 RVV-määräys) siten, että kunnat voivat paikallisesti perustaa takseille tarkoitetun nollapäästövyöhykkeen. Kunnat voivat nollapäästövyöhykkeellä kieltää saastuttavien ajoneuvojen käytön kunnan osissa. Tämä vähentää kasvihuonekaasupäästöjä ja niin sanottuja liikenteen päästöjä, kuten typpidioksidia ja hiukkasia, ja parantaa siten ilmanlaatua. Kunnille annettiin vuonna 2019 mahdollisuus ottaa käyttöön hyötyajoneuvoille¹ ja kuorma-autoille² tarkoitettu nollapäästövyöhyke vuoteen 2025 mennessä. Kunnat voivat tämän asetuksen mukaan laajentaa nollapäästövyöhykkeensä koskemaan takseja liikenneasetuksella.

Tässä asetuksessa säädetään myös siirtymäjärjestelyistä ja poikkeuksista.

¹ Vuoden 1990 RVV-määräyksen VB luvussa sovelletaan jo erilaista määritelmää hyötyajoneuvoihin. Hyötyajoneuvoilla tarkoitetaan VB luvussa ja näissä perusteluissa kevyitä hyötyajoneuvoja, joiden suurin sallittu massa on enintään 3 500 kilogrammaa.

² Asetus, annettu 29 päivänä lokakuuta 2019, liikennesäännöistä ja liikennemerkeistä vuonna 1990 annetun määräyksen, tieliikenteen hallinnollisista säännöksistä annetun asetuksen ja rekisterinumeromääräyksen muuttamisesta ympäristövyöhykkeiden yhdenmukaistamisen osalta (Alankomaiden virallinen lehti 2019, 398).

2.2 Pääpiirteet

2.2.1 Alustava vaihe ja ongelman hahmottelu

Valtio on allekirjoittanut puhdasta ilmaa koskevan sopimuksen³. Fossiilisia polttoaineita käyttävät ajoneuvot ovat merkittävä syy huonoon ilmanlaatuun. Siksi päästötöntä kaupunkilogistiikkaa koskevassa vihreän kehityksen ohjelmassa [Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek] sovittiin vuonna 2014, että kaupunkilogistiikka on päästötöntä vuodesta 2025 alkaen⁴. Tämä vähentää liikenteen päästöjä, parantaa ihmisten hengitysilmaa kaupungeissa ja auttaa vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä. Ilmastositomuksessa [Klimaatakkoord] määrättiin vuonna 2019 nollapäästövyöhykkeiden käyttöönotosta 30–40 kunnassa kaupunkilogistiikkaa varten (hyötyajoneuvot ja kuorma-autot)⁵. Edellä alaviitteessä 2 mainitussa asetuksessa säädetään oikeudellisesti hyötyajoneuvoille ja kuorma-autoille tarkoitetuista nollapäästövyöhykkeistä. Liikennesäännöistä ja liikennemerkeistä vuonna 1990 annetun määräyksen muuttamisesta nollapäästövyöhykkeitä koskevien väliaikaisten ehtojen ja siirtymäsäännösten osalta 29 päivänä kesäkuuta 2023 annetulla asetuksella (nollapäästövyöhykkeitä koskeva väliaikainen asetus) tarkennettiin näille ajoneuvoille tarkoitettuja nollapäästövyöhykkeitä koskevia sääntöjä⁶.

Hyötyajoneuvojen ja kuorma-autojen lisäksi myös fossiilisia polttoaineita käyttävät taksit pahentavat huonon ilmanlaadun ongelmaa kaupunkialueilla. Kaupunkilogistiikkaa koskevassa toimeenpano-ohjelmassa määrättiin siksi vuonna 2021, että selvitetään, voisivatko nollapäästövyöhykkeet koskea myös takseja⁷. Hyötyajoneuvoille, kuorma-autoille ja takseille tarkoitetut nollapäästövyöhykkeet ovat tärkeä välivaihe kohti täysin puhdasta tieliikennettä vuoteen 2050 mennessä⁸.

Kuntien, valtion, taksialan edustajien sekä muiden julkisten ja yksityisten tahojen välillä on käyty neuvotteluja päästöttömästä taksiliikenteestä vuodesta 2019 lähtien. Tämän seurauksena allekirjoitettiin päästötöntä taksiliikennettä koskeva sopimuskehys, jäljempänä 'sopimuskehys', huhtikuussa 2022.^{9,10} Allekirjoittamalla tämän sopimuskehysten valtio ilmaisi aikomuksensa tehdä takseille tarkoitettujen nollapäästövyöhykkeiden käyttöönotosta oikeudellisesti mahdollista. Tämä asetus on jatkoa tälle. Sen lisäksi, että tarkoituksena on säätää oikeudellisesti nollapäästövyöhykkeistä, sopimuskehysten allekirjoittaminen sisälsi myös sopimukset sitoutumisesta ja tarvittavista toimituksista päästöttömän taksiliikenteen saavuttamiseksi. Esimerkiksi kunnat edistävät riittävän latausinfrastruktuurin saatavuutta ja osapuolet kehittävät yhdessä viestintävälineitä, joilla taksiyrityksille, kuljettajille ja matkustajille tiedotetaan takseille tarkoitettujen nollapäästövyöhykkeiden käyttöönotosta.

2.2.2 Takseille tarkoitettujen nollapäästövyöhykkeiden valinta

Tämän asetuksen mukaan kunnat voivat ottaa käyttöön takseille tarkoitettuja nollapäästövyöhykkeitä, minkä seurauksena kaikki ajoneuvot, jotka on rekisteröity takseiksi 31 päivän joulukuuta 2025 jälkeen ja jotka käyttävät fossiilisia polttoaineita, voidaan kieltää kyseiseltä vyöhykkeeltä. Ainoastaan päästöttömät taksit, joiden

³ Parlamentin asiakirjat II 2019/20, 30175, nro 343.

⁴ Parlamentin asiakirjat II 2014/15, 33043, nro 38.

⁵ Parlamentin asiakirjat II 2018/19, 32813, nro 342.

⁶ Asetus, annettu 29 päivänä kesäkuuta 2023, liikennesäännöistä ja liikennemerkeistä vuonna 1990 annetun määräyksen muuttamisesta nollapäästövyöhykkeitä koskevien väliaikaisten ehtojen ja siirtymäsäännösten osalta (nollapäästövyöhykkeitä koskeva väliaikainen asetus) (Alankomaiden virallinen lehti 2023, 241).

⁷ Parlamentin asiakirjat II 2020/21, 31209, nro 226.

⁸ Parlamentin asiakirjat II 2018/19, 32813, nro 342.

⁹ Parlamentin asiakirjat II 2022/23, 30175, nro 420.

¹⁰ Sopimuskehysten allekirjoittivat Alankomaiden tieliikenteen huolintajärjestö (KNV), Uber, Bolt, SchipholTaxi, ElaadNL, Leaseplan, Alankomaiden kestävän energian yhdistys (NVDE), Amsterdamin, Haagin, Eindhovenin, Rotterdamin ja Tilburgin kunnat sekä infrastruktuuri- ja vesihuoltoministeriö.

päästöluokka on Z, voivat edelleen päästä vyöhykkeille. Ennen vuotta 2026 takseiksi rekisteröityihin ajoneuvoihin sovelletaan siirtymäjärjestelyjä (ks. 2.2.4).

Päätös antaa kunnille mahdollisuus kieltää 1 päivästä tammikuuta 2026 alkaen rekisteröidyt taksit tehtiin kuntia, taksialan edustajia ja muita asianosaisia kuullen. On tärkeää, että siirtyminen päästöttömään taksiliikenteeseen on yrittäjille toteutettavissa. Näin ollen on verrattu taksiajoneuvojen omistamisen kokonaiskustannuksia (osto- ja käyttökustannuksia), ja useimpien mallien osalta päästöttömän mallin omistamisen kokonaiskustannukset ovat jo alhaisemmat kuin vastaavan fossiilisia polttoaineita käyttävän mallin. Päästöttömien ajoneuvojen omistamisen kokonaiskustannusten odotetaan laskevan entisestään tulevaisuudessa. Omistuskustannusten lisäksi taksien keskimääräinen poistoaika ja päästöttömien mallien saatavuus otettiin huomioon päätöksessä antaa kunnille mahdollisuus kieltää 1 päivästä tammikuuta 2026 alkaen rekisteröityjen taksien käyttö.

Nollapäästövyöhykkeet ovat suhteellisen yksinkertainen keino, jolla kunnat voivat vähentää liikenteen päästöjä, parantaa ilmanlaatua ja vähentää melusaastetta kunnan elämänlaadun parantamiseksi. Kuntien on suhteellisen helppo valvoa vyöhykkeiden noudattamista rekisterikilpien perusteella, esimerkiksi kameroilla ja automaattisella rekisterikilven tunnistamisella (Automatic Number Plate Recognition, ANPR). Kuntien lisäksi myös muut sopimuskehityksen osapuolet ovat ilmaisseet kannattavansa nollapäästövyöhykkeitä päästöttömän taksiliikenteen edistämiseksi.

Takseille tarkoitetut nollapäästövyöhykkeet vastaavat hyötyajoneuvoille ja kuorma-autoille tarkoitettuja vyöhykkeitä. Ainoastaan kunnat, joilla on hyötyajoneuvoille ja kuorma-autoille tarkoitettu nollapäästövyöhyke voivat perustaa takseille tarkoitettua nollapäästövyöhykkeen, ja kunnassa oleva takseille tarkoitettu nollapäästövyöhyke on maantieteellisesti sama kuin hyötyajoneuvoille ja kuorma-autoille tarkoitettu vyöhyke. Näin lisätään politiikan selkeyttä ja varmistetaan, että voidaan käyttää samoja valvonta-, poikkeus- ja viestintäkeinoja kuin hyötyajoneuvojen ja kuorma-autojen osalta.

Toinen syy nollapäästövyöhykkeiden valintaan on se, että ne koskevat *kaikkia* takseja. Takseja, jotka otetaan lennosta (matkustajat ottavat taksin taksitolpalta tai kadulta) ja takseja, jotka varataan (puhelimella tai sovelluksella), ei eroteta toisistaan.

2.2.3 Nollapäästövyöhykkeiden vaikutus takseihin

Alankomaissa toimii yli 35 000 taksia, pääasiassa kaupunkialueilla.¹¹ Takseilla ajetaan noin kolme kertaa enemmän kilometrejä vuodessa kuin tavallisilla henkilöautoilla, ja yli 60 prosenttia takseista kulkee dieselillä¹². Yhä suurempi osa takseista on päästöttömiä¹³. Takseille tarkoitettujen nollapäästövyöhykkeiden käyttöönotto voi nopeuttaa päästöttömään taksiliikenteeseen siirtymistä. Jos alueella, jolla taksiyrittäjät toimivat, otetaan käyttöön nollapäästövyöhyke, se voi kannustaa niitä valitsemaan päästöttömän ajoneuvon (suunniteltua aiemmin).

Takseille tarkoitettulla nollapäästövyöhykkeillä on myönteinen vaikutus ihmisiin, eläimiin ja kasveihin alueilla, joilla taksit liikennöivät. Vyöhykkeet vähentävät fossiilisia polttoaineita käyttävien taksien määrää, mikä vähentää liikenteen päästöjä, parantaa ilmanlaatua, vähentää melusaastetta ja siten parantaa elämänlaatua kaupunkialueilla. Nollapäästövyöhykkeet auttavat myös vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä. Takseille tarkoitettujen nollapäästövyöhykkeiden tarkka vaikutus näihin tavoitteisiin riippuu niiden kuntien lukumäärästä, jotka päättävät ottaa käyttöön tällaisen vyöhykkeen, vyöhykkeiden koosta ja paikallisista liikennetilanteista. Allekirjoittamalla sopimuskehityksen, Amsterdamin, Haagin, Eindhovenin, Rotterdamin ja Tilburgin kunnat

¹¹ Takseista 25:tä-33:a prosenttia käytetään kuluttajien taksikuljetuksiin, kun taas muita takseja käytetään ns. kohderyhmäkuljetuksiin: esimerkiksi oppilaiden, vanhusten ja sairaiden kuljetuksiin, jotka toteutetaan tarjouskilpailun perusteella.

¹² Lähteet: Alankomaiden tilastokeskus (CBS) ja Alankomaiden ajoneuvoviranomainen (RDW).

¹³ Syyskuussa 2024 yli 26 prosenttia taksien kokonaismäärästä oli päästöttömiä, kun vastaava luku oli 16 prosenttia 1,5 vuotta aiemmin. Yli puolet vuoden 2024 ensimmäisten kuukausien aikana takseiksi rekisteröidyistä uusista ajoneuvoista on päästöttömiä. Lähde: RDW.

ilmoittivat aikovansa ottaa vyöhykkeen käyttöön. Haarlemmermeerin kunta on sittemmin liittynyt mukaan. Tämä tarkoittaa, että suuri osa taksimarkkinoista on katettu¹⁴. Lisää kuntia voi liittyä mukaan.

Jos kunnat ottavat käyttöön takseille tarkoitetun nollapäästövyöhykkeen, tämä vaikuttaa vyöhykkeellä ajaviin taksiryttäjiin. Yrittäjien, jotka edelleen ajavat fossiilisia polttoaineita käyttävää taksia, on investoitava päästöttömään malliin, jos he haluavat jatkaa ajamista vyöhykkeellä. Siirtymäjärjestelyt ovat mahdollisimman lähellä yrittäjien investointien luonnollista ajoitusta (ks. 2.2.4). Useimmissa malleissa päästöttömän taksin omistuskustannukset ovat jo alhaisemmat kuin vastaavan fossiilisia polttoaineita käyttävän mallin. Hankintakustannukset voivat joissakin tapauksissa olla korkeammat, mutta yrittäjät saavat nämä kustannukset takaisin¹⁵.

Taksiryttäjä, jotka ajavat vyöhykkeillä mutta eivät (vielä) täytä pääsyaatimuksia, voivat hakea poikkeuslupaa tietyissä tapauksissa. Kunnat pyrkivät pitämään sääntelyyn ja hallintoon liittyvän yrittäjien taakan pienenä toteuttamalla yhdenmukaistettua poikkeuspolitiikkaa ja perustamalla keskitetyn asiointipisteen poikkeushakemuksia varten (ks. 2.4).

Kuntien, jotka ottavat käyttöön takseille tarkoitetun nollapäästövyöhykkeen, on valvottava sen noudattamista (ks. 2.5). Kuntien on myös laadittava poikkeuspolitiikka. Kunnat, jotka aikovat ottaa käyttöön takseille tarkoitetun nollapäästövyöhykkeen, ovat ilmoittaneet, että ne haluavat siirtää poikkeuksia koskevan valtuutensa nollapäästövyöhykkeitä koskevia poikkeuksia käsittelevälle keskitetylle asiointipisteelle, jota ollaan perustamassa kaupunkilogistiikkaa koskevan toimeenpano-ohjelman yhteydessä (ks. 2.4).

Kunnat voivat vapaasti päättää, haluavatko ne ottaa käyttöön takseille tarkoitetun nollapäästövyöhykkeen. Vyöhykkeen perustaminen tapahtuu tällöin liikenneasetuksella. Kunta perustelee kyseisessä asetuksessa vyöhykkeen tehokkuuden ja oikeasuhteisuuden, tarkastelee vaikutuksia asukkaisiin sekä taksiryttäjiin ja -kuljettajiin ja arvioi, täytyvätkö kaikki edellytykset. Lisäksi kunta punnitsee takseille tarkoitetun nollapäästövyöhykkeen käyttöönottoa suhteessa muihin toimenpiteisiin, joilla voidaan parantaa ilmanlaatua ja elämänlaatua. Sopimuskehityksen allekirjoittaneet kunnat ovat yhteistyössä KNV:n ja paikallisten taksiryttäjiin kanssa laatineet toimintasuunnitelman, joka koskee takseille tarkoitetun nollapäästövyöhykkeen käyttöönottoa. Liikenneasetuksen antamiseen sovellettavilla vaatimuksilla varmistetaan myös, että kunnat päättävät takseille tarkoitetun nollapäästövyöhykkeen perustamisesta asianmukaisella huolellisuudella. Kaupunkilogistiikan asiantuntijapoolia koskeva yhteistyöhanke (SPES) tukee kuntia liikenneasetusten tekemisessä ja asettaa saataville malliasetuksia.

2.2.4 Ennen vuotta 2026 rekisteröityjä takseja koskevat siirtymäjärjestelyt

Taksiryttäjiä, jotka ovat investoineet fossiilisia polttoaineita käyttävään ajoneuvoon viime vuosina, on vielä muutama vuosi aikaa siirtyä päästöttömään varianttiin. Takseille tarkoitetuille nollapäästövyöhykkeille pääsyn vaatimukset ovat seuraavat:

- kaikkien 1 päivästä tammikuuta 2026 alkaen takseiksi rekisteröityjen uusien tai käytettyjen ajoneuvojen on oltava päästöttömiä, jotta niillä voidaan ajaa vyöhykkeellä;
- päästöluokkaan 5 kuuluvilla takseilla, jotka on rekisteröity ennen 1 päivää tammikuuta 2026, saa ajaa vyöhykkeellä 1 päivään tammikuuta 2027 saakka;

¹⁴ Kussakin kunnassa toimivien taksien tarkkaa määrää ei tiedetä. CBS:n analyysi osoittaa, että suurin osa taksikilometreistä ajetaan Amsterdamissa ja että lähes puolet kaikista taksikilometreistä ajetaan Pohjois-Hollannissa, Etelä-Hollannissa ja Pohjois-Brabantissa, kun näillä alueilla tehtävät ajot lasketaan yhteen.

¹⁵ Kohderyhmäkuljetuksissa sopimukset määrittävät investointien ajankohdan ja sen, milloin hankintakustannukset katetaan.

- päästöluokkaan 6 kuuluvilla takseilla, jotka on rekisteröity ennen 1 päivää tammikuuta 2026, saa ajaa vyöhykkeellä 1 päivään tammikuuta 2029 saakka.¹⁶

Pääsyaatimukset on laadittu sopimuskehysten osapuolia kuullen. Tavoitteena oli löytää tasapaino toisaalta liikenteen päästöjen huomattavan vähentämisen ja toisaalta taksiyrittäjien kannalta toteutettavuuden välillä. Omistamisen kokonaiskustannukset, taksien poistoaika ja päästöttömien taksien saatavuus on otettu huomioon.

Pääsyaatimukset koskevat kaikkia takseille tarkoitettuja nollapäästövyöhykkeitä riippumatta siitä, milloin kunta ottaa käyttöön tällaisen vyöhykkeen.

2.3 Pyörätuolin käyttäjille soveltuvia takseja koskeva poikkeus

Pyörätuolin käyttäjille soveltuvien taksien omistajat eivät useinkaan pysty vielä täyttämään nollapäästövyöhykkeiden pääsyaatimuksia. Kohtuuhintaisia, päästöttömiä pyörätuolin käyttäjille soveltuvia takseja ei ole vielä riittävästi saatavilla. Sen vuoksi pyörätuolin käyttäjille soveltuvilla takseilla on myönnetty poikkeus, joka liittyy tarkoitettuja nollapäästövyöhykkeitä koskevaan kieltoilmoitukseen, vuoteen 2030 asti. Pyörätuolin käyttäjille soveltuvat taksit merkitään ajoneuvorekisteriin korityypin tunnuksella SH, pyörätuolin käyttäjille soveltuvien taksien erityiskäyttömerkinnällä tai erikoiskoodeilla 70, 145, 146, 147 tai 149. Poikkeuksen voimassaolon päättymistä tarkastellaan uudelleen vuonna 2028 sen määrittämiseksi, onko vuodesta 2030 alkaen saatavilla riittävästi kohtuuhintaisia päästöttömiä malleja.

2.4 Yhdenmukaistettu poikkeuspolitiikka

Pyörätuolin käyttäjille soveltuvien taksien omistajien lisäksi on todennäköisesti myös muita taksiyrittäjiä, jotka eivät (vielä) pysty täyttämään nollapäästövyöhykkeiden pääsyaatimuksia. Näiden taksien omistajat voivat tietyissä tapauksissa hakea poikkeuslupaa nollapäästövyöhykkeillä ajamiseen. Ei ole toivottavaa, että eri kuntien yrittäjät joutuvat kohtaamaan erilaisia poikkeuspolitiikkoja ja erilaisia hakumenettelyjä. Tästä syystä kunnat, jotka aikovat ottaa käyttöön takseille tarkoitettua nollapäästövyöhykkeen, sopivat yhdessä infrastruktuuri- ja vesihuoltoministeriön kanssa yhdenmukaistetusta poikkeuspolitiikasta, jota kunnat toteuttavat yhdessä. Tämä koskee esimerkiksi päiväkohtaisia poikkeuksia nollapäästövyöhykkeelle pääsemiseksi useita kertoja vuodessa. Lisäksi tehdään sopimuksia poikkeusten myöntämisestä pidemmäksi ajaksi, esimerkiksi jos yrittäjää uhkaa konkurssi tai jos yrittäjä on ostanut päästöttömän ajoneuvon, jota ei ole vielä toimitettu.

Huomioon otetaan myös kohderyhmäkuljetukset, esimerkiksi oppilaiden, vanhusten ja sairaiden kuljetukset, joita taksit hoitavat tarjouskilpailun perusteella. Kunnat, jotka aikovat ottaa käyttöön takseille tarkoitettua nollapäästövyöhykkeen, hankkivat tai aikovat hankkia kohderyhmäkuljetuksensa päästöttömyyden perusteella. Vyöhykkeillä ajetaan kuitenkin myös kohderyhmäkuljetuksia, jotka ovat esimerkiksi ympäröivien kuntien tai muiden tahojen hankkimia. Osa näistä kuljetuksista ei välttämättä (vielä) täytä nollapäästövyöhykkeiden pääsyaatimuksia asiakkaan kanssa tehtyjen voimassa olevien sopimusten vuoksi. Infrastruktuuri- ja vesihuoltoministeriö sekä takseille tarkoitettua nollapäästövyöhykkeen perustavat kunnat ovat teettäneet kartoituksen tästä ryhmästä. Kunnat tekevät yhteistyötä toimialan kanssa ja kuulevat sitä poikkeuksen saamisen edellytysten kehittämiseksi.

Poikkeuksia on tarkoitus arvioida nollapäästövyöhykkeitä koskevia poikkeuksia käsittelevässä keskitetyssä asiointipisteessä, joka perustetaan osana kaupunkilogistiikkaa koskevaa toimeenpano-ohjelmaa. Kunnat, jotka ottavat käyttöön takseille tarkoitettua nollapäästövyöhykkeen, ovat ilmoittaneet siirtävänsä poikkeuksia koskevan valtuutensa keskitetyllä asiointipisteelle. Yrittäjät voivat tällöin hakea poikkeusta yhden tai useamman sellaisen kunnan osalta, jossa on nollapäästövyöhyke. Näin varmistetaan poikkeuspolitiikan yhdenmukaisuus, selkeys ja pienempi hallinnollinen taakka taksiyrittäjille ja kunnille itselleen.

¹⁶ Päästöluokka osoittaa, kuinka saastuttava ajoneuvo on. Karkeasti ottaen, mitä korkeampi päästöluokka, sitä vähemmän epäpuhtauksia päästetään.

2.5 Täytäntöönpano, valvonta ja täytäntöönpanon valvonta

Kunta valvoo nollapäästövyöhykkeelle saapumista rekisterikilven perusteella, yleensä kameroilla ja automaattisella rekisterikilven tunnistamisella (Automatic Number Plate Recognition, ANPR) tai lähettämällä paikalle erityisiä tutkintaviranomaisia. Nollapäästövyöhykettä koskevan kieltoilmoituksen rikkominen voi johtaa sakon määräämiseen tieliikennesäännösten hallinto-oikeudellisesta täytäntöönpanosta annetun lain (Mulder-laki) nojalla. Oikeus- ja turvallisuusministeri edistää tämän rikkomuksen sisällyttämistä Mulder-lakiin sakolla rangaistavana rikkomuksena.

2.6 Hallinnollinen rasite ja säännösten noudattamisesta aiheutuvat kustannukset

Alankomaissa on käytössä noin 10 000 taksia kuluttajien taksikuljetuksia varten¹⁷. Kolme neljäsosaa niistä ajaa todennäköisimmin (ajoittain) kunnissa, jotka suunnittelevat takseille tarkoitetun nollapäästövyöhykkeen perustamista. Yli 26 prosenttia kaikista takseista oli jo päästöttömiä syyskuussa 2024, ja tämä osuus on vieläkin suurempi kunnissa, jotka suunnittelevat takseille tarkoitetun nollapäästövyöhykkeen perustamista. Valtaosa muista takseista kuuluu päästöluokkaan 5 tai 6. Näiden taksien omistajien voivat hyödyntää siirtymäjärjestelyjä tulevana vuosina. Jos he joka tapauksessa investoisivat uuteen ajoneuvoon (ajoneuvonsa poistoajan vuoksi), takseille tarkoitettujen nollapäästövyöhykkeiden käyttöönotto kannustaisi heitä valitsemaan päästöttömän ajoneuvon. Tämä asetus ei aiheuta tälle ryhmälle ylimääräisiä hallinnollisia rasitteita tai säännösten noudattamisesta aiheutuvia kustannuksia.

On olemassa pieni joukko yrittäjiä, karkeasti arvioiden 500–700, joihin tätä ei sovelleta. Jos he haluavat ajaa nollapäästövyöhykkeellä, heidän on investoitava päästöttömään ajoneuvoon etukäteen, jolloin niille aiheutuu ylimääräistä hallinnollista rasitetta ja sääntöjen noudattamisesta aiheutuvia kustannuksia. Nämä kustannukset koostuvat uuden ajoneuvon hankinnasta ja mahdollisista kustannuksista, joita voi aiheutua ajoneuvon rekisteröimisestä taksiksi ja rekisterinumeron ilmoittamisesta kunnalle. Jos oletetaan, että työhön käytetään yksi tunti ja tuntipalkka 47 euroa, tämän yrittäjäryhmän hallinnollinen kokonaisrasite on kertaluonteisesti enintään 32 900 euroa (700 x 47 euroa).

Sen pienen yrittäjäjoukon lisäksi, joka investoi etukäteen päästöttömään ajoneuvoon, poikkeuksen hakemisesta aiheutuu kustannuksia niille yrittäjille, jotka ovat siihen oikeutettuja. Odotettujen poikkeusten määrää ja hakumenettelyä on arvioitava tarkemmin. On odotettavissa, että vuosittain tehdään muutama sata poikkeushakemusta. Jos oletetaan, että vuosittain tehdään 300 poikkeushakemusta, joihin kuluu keskimäärin puoli tuntia, hallinnollinen rasite on 7 050 euroa vuodessa.

¹⁷ Kohderyhmäkuljetuksissa käytettävien taksien osalta valtio ja kunnat pyrkivät päästöttömiin kohderyhmäkuljetuksiin vuoteen 2025 mennessä. Takseille tarkoitetuilla nollapäästövyöhykkeillä voi edelleen olla kohderyhmäkuljetuksia, jotka eivät vielä ole päästöttömiä. Kunnat, jotka aikovat perustaa takseille tarkoitetun nollapäästövyöhykkeen, selvittävät parhaillaan edellytyksiä poikkeuksen saamiseksi tälle ryhmälle.

3. Ympäristövyöhykkeitä ja nollapäästövyöhykkeitä koskevan uuden liikennemerkin sisältö

3.1 Johdanto ja uuden liikennemerkin ja siihen liittyvien lisämerkkien tausta

Tämä perustelujen osa koskee ympäristövyöhykettä tai nollapäästövyöhykettä osoittavien liikennemerkkien mukauttamista.

Sekä ympäristövyöhykkeet että nollapäästövyöhykkeet ovat keino saavuttaa ilmasto- ja ilmanlaatutavoitteet. Tällaisen vyöhykkeen perustaminen edellyttää liikennemerkkiä, joka osoittaa vyöhykkeen ja tekee selväksi, mitä ajoneuvoja vyöhyke koskee. Tällä asetuksella korvataan aikaisemmat ympäristövyöhykkeitä ja nollapäästövyöhykkeitä koskevat liikennemerkit uudella, tulevaisuuden vaatimukset huomioon ottavalla liikennemerkillä ja siihen liittyvillä lisämerkeillä.

Liikennemerkkien mukauttamiseen on kolme syytä:

- Ensimmäisenä syynä on se, että aiemmin vahvistettu¹⁸ nollapäästövyöhykkeen liikennemerkki (C22c) on erityisesti suunniteltu kieltämään hyötyajoneuvot ja kuorma-autot. Tämän merkin ulkonäön vuoksi muita ajoneuvoluokkia ei voida lisätä. Tästä on tullut ongelma nyt, kun nollapäästövyöhykkeet voivat koskea myös takseja, ks. 2 kohta. Yleisluonteisempi merkki on suunniteltu, jotta taksit ja mahdollisesti muita ajoneuvoja voidaan lisätä tulevaisuudessa. Aiemmin vahvistettu nollapäästövyöhykkeitä koskeva liikennemerkki oli käytännössä ja oikeudellisesti käyttökelvoton muille ajoneuvoluokille kuin siinä esitetyille hyötyajoneuvoille ja kuorma-autoille.
- Toinen syy (lisä)merkkien mukauttamiseen on se, että jos hyötyajoneuvoille ja kuorma-autoille perustettaisiin nollapäästövyöhyke vanhoilla merkeillä ja dieselkäyttöisille henkilöautoille ympäristövyöhyke, erilaiset (lisä)merkit olisivat ristiriidassa hyötyajoneuvojen osalta. Merkkejä mukauttamalla voidaan perustaa sekä nollapäästövyöhyke hyötyajoneuvoille ja kuorma-autoille että ympäristövyöhyke dieselkäyttöisille henkilöautoille.
- Lisäksi kahden päämerkin ja erilaisten lisämerkkien samanaikainen käyttö johtaisi opasteiden sekavuuteen ja selkeyden puutteeseen tienkäyttäjän kannalta.

Uutta liikennemerkkiä käytetään kaikilla päästöihin liittyvillä alueilla, jotka sisältyvät vuoden 1990 RVV-määräykseen. Tämä mahdollistaa sekä ympäristövyöhykkeen että nollapäästövyöhykkeen osoittamisen liikennemerkkiin liittyvien lisämerkkien avulla. Liikennemerkki on tulevaisuuden vaatimukset huomioon ottava siten, että päämerkkiä muuttamatta on mahdollista perustaa nollapäästövyöhyke myös muille

¹⁸ Asetus, annettu 29 päivänä lokakuuta 2019, liikennesäännöistä ja liikennemerkeistä vuonna 1990 annetun määräyksen, tieliikenteen hallinnollisista säännöksistä annetun asetuksen ja rekisterinumermääräyksen muuttamisesta ympäristövyöhykkeiden yhdenmukaistamisen osalta (Alankomaiden virallinen lehti 2019, 398).

ajoneuvoluokille¹⁹. Tämä asetus mahdollistaa taksien lisäämisen nollapäästövyöhykkeitä koskevaan järjestelmään.

Lisäksi tällä muutoksella erotetaan dieselkäyttöisille henkilöautoille tarkoitettu ympäristövyöhyke hyötyajoneuvoille tarkoitetusta vyöhykkeestä, jolloin ympäristövyöhyke voidaan säilyttää erikseen henkilöautoille tai se voidaan perustaa yhdessä hyötyajoneuvojen ja kuorma-autojen nollapäästövyöhykkeen kanssa.

Itsenäinen kehitys

Takseja lukuun ottamatta uusi liikennemerkki ei vaikuta nykyisiin pääsyjärjestelmiin tai niitä koskeviin sopimuksiin²⁰. Vuoteen 2025 mennessä useiden lisämerkkien voimassaolo on jo päättynyt²¹. Koska tämä asetus tulee voimaan kyseisen päivämäärän jälkeen, näitä merkkejä ei tarvitse korvata uusilla lisämerkeillä. Kyse on lisämerkeistä C22a1, C22a4, C22a6 ja C22a8.

3.2 Pääpiirteet

Uusi liikennemerkki koostuu päämerkistä, joka on muunnelma olemassa olevasta kieltomerkistä (C6: kielletty moottoriajoneuvoilta, joissa on enemmän kuin kaksi pyörää). Tämä korvaa nykyiset ympäristövyöhykkeitä ja nollapäästövyöhykkeitä koskevat liikennemerkit yhdellä liikennemerkillä, jossa on ilmoitus ajoneuvojen kieltämisestä päästövaatimusten vuoksi. Tämä on kieltomerkki, jossa on auton ja pakokaasupilvien kuva. Kuten ympäristövyöhykkeitä ja nollapäästövyöhykkeitä koskevassa nykyisessä järjestelmässä, tähän liikennemerkkiin yhdistetään aina yksi tai useampi lisämerkki, joka osoittaa ajoneuvoluokkien, päästöluokkien ja polttoaineiden yhdistelmiä. Lisämerkit osoittavat, mitä ajoneuvoluokkia ja päästöluokkia vyöhyke koskee (pääsyjärjestelmä).

Uudet liikennemerkit ja lisämerkit on sovitettu paremmin yhteen tieliikenteen hallinnollisista säännöksistä annetun asetuksen ja vuoden 1990 RVV-määräyksen kanssa. Uusi liikennemerkki ja siihen liittyvät lisämerkit on ympäristövyöhykkeitä koskevia aikaisempia merkkejä paremmin sovitettu yhteen tieliikenteen hallinnollisista säännöksistä annetun asetuksen (8 §:n 2 momentin b kohta) ja vuoden 1990 RVV-määräyksen (67 §:n 1 momentin b kohta) voimassa olevien liikennemerkkejä ja lisämerkkejä koskevien sääntöjen kanssa.

Lisämerkit osoittavat, mitä ajoneuvoja kieltoilmoitus koskee. Tämä on ristiriidassa aikaisempien merkkien kanssa, jotka osoittivat, mitkä ajoneuvot olivat sallittuja. Uudessa järjestelmässä lisämerkit osoittavat aina, mitä ajoneuvoja ja millä edellytyksin (mikä päästöluokka) kieltoilmoitus koskee. Lisämerkkeihin merkittyjen päästöluokkien värit ovat yhdenmukaisia vuoden 1990 RVV-määräyksen nykyisen järjestelmän kanssa.

Tällä asetuksella poistetaan 1 päivästä tammikuuta 2026 alkaen nykyiset opasteet ja niihin liittyvät lisämerkit, jotka on vahvistettu nollapäästövyöhykkeitä ja ympäristövyöhykkeitä varten, ja sovelletaan tämän asetuksen I §:n E kohdan 2 alakohdan liitteessä 1 esitettyä uutta liikennemerkkiä ja siihen liittyviä lisämerkkejä.

¹⁹ Nollapäästövyöhykkeen perustaminen uusille ajoneuvoluokille on mahdollista vasta sen jälkeen, kun liikennemerkkien tekstiä ja kuvausta on muutettu vuoden 1990 RVV-määräyksessä. Tällä uudella tulevaisuuden vaatimukset huomioon ottavalla rakenteella sekä hallinnollinen rasite että kunnan kustannukset pienenevät nykyiseen järjestelmään verrattuna. Tämä asetus mahdollistaa takseille tarkoitettun nollapäästövyöhykkeen käyttöönoton.

²⁰ Asetus, annettu 29 päivänä kesäkuuta 2023, liikennesäännöistä ja liikennemerkeistä vuonna 1990 annetun määräyksen muuttamisesta nollapäästövyöhykkeitä koskevien väliaikaisten ehtojen ja siirtymäsäännösten osalta (nollapäästövyöhykkeitä koskeva väliaikainen asetus) (Alankomaiden virallinen lehti 2023, 241).

²¹ Ks. vuoden 1990 RVV-määräyksen 86 d §:n 2 momentti (vanha) ja 3 momentti (vanha).

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2026. Kunnissa, joissa on olemassa oleva ympäristövyöhyke, opasteisiin sovelletaan kuuden kuukauden väliaikaista siirtymätoimenpidettä. Kuntien, joilla on jo 1 päivänä tammikuuta 2026 käytössä hyötyajoneuvoille ja kuorma-autoille tarkoitettu ympäristövyöhyke, täytyy asentaa uudet (lisä)merkit ja tarvittaessa antaa uusi liikenneasetus 1 päivään heinäkuuta 2026 mennessä. Näin kunnilla on riittävästi aikaa asentaa oikeat merkit ilman, että kaduilla on pitkiä aikoja eri merkkejä, joilla on sama merkitys.

3.3 Vaikutukset

Uuden liikennemerkkin ja siihen liittyvien ympäristövyöhykkeitä ja nollapäästövyöhykkeitä koskevien lisämerkkien käyttöönotto ratkaisee kolme ongelmaa. Ensinnäkin nollapäästövyöhykkeiden opasteisiin voidaan ajan mittaan lisätä uusia ajoneuvoluokkia, alkaen takseista. Lisäksi on oltava mahdollista ottaa käyttöön ympäristövyöhyke yksinomaan dieselkäyttöisiä henkilöautoja varten alueilla, joilla hyötyajoneuvoille tarkoitettu nollapäästövyöhyke. Lopuksi vältetään lisämerkeillä varustettujen liikennemerkkien sekamelska. Ympäristövyöhykkeelle ja nollapäästövyöhykkeelle riittää merkki, jossa on yksi tai useampi lisämerkki.

3.4 Täytäntöönpano, valvonta ja täytäntöönpanon valvonta

Uusi liikennemerkki ja siihen liittyvät lisämerkit ovat voimassa 1 päivästä tammikuuta 2026 alkaen. Asetuksen julkaisemisen jälkeen käynnistetään tiedotuskampanjoita, joilla lisätään tietoisuutta uusista opasteista. Ajoneuvojen omistajille ilmoitetaan ympäristö- ja nollapäästövyöhykkeistä koskevilla kansallisilla verkkosivustoilla (www.milieuzones.nl ja www.opwegnaarzes.nl) kuntien perustamista ympäristö- ja nollapäästövyöhykkeistä, sovellettavista säännöistä ja niihin liittyvistä opasteista. Näillä verkkosivustoilla esitetään myös yleiskatsaus ympäristö- ja nollapäästövyöhykkeistä sekä uuden päämerkin ja uusien lisämerkkien yhdistelmästä.

Viestintää ei toteuta pelkästään kansallinen hallitus. Yksittäisten kuntien ja toimialajärjestöjen on osallistettava omat sidosryhmänsä ympäristövyöhykkeiden ja nollapäästövyöhykkeiden uusiin opasteisiin ja tiedotettava niistä.

3.5 Taloudellinen vaikutus

Kunnat, jotka päättävät ottaa käyttöön ympäristövyöhykkeen tai nollapäästövyöhykkeen, voivat arvioida tästä muutoksesta aiheutuvan taloudellisen vaikutuksen ja hallinnollisen rasitteen. Vaikutuksen laajuus riippuu konkreettisesta päätöksentekoprosessista, mutta toistaiseksi sen arvioidaan olevan vähäinen, sillä kuntien, jotka haluavat ottaa käyttöön nollapäästövyöhykkeen vuodesta 2025 alkaen, olisi joka tapauksessa investoitava nollapäästövyöhykkeen merkin korvaamiseen ja asentamiseen. Kuntien, joissa on vain ympäristövyöhyke, on myös otettava käyttöön uudet opasteet. Koska monet niistä tiukentavat pääsyaatimuksia tuolloin joka tapauksessa, uudet opasteet ovat jo osa suunnittelua.

4. Neuvottelu, lausunto, kuuleminen, alustava tarkastelu ja ilmoittaminen

Tätä asetusta valmisteltaessa opasteista keskusteltiin kuntien, kansallisen opasteviraston (NBd), oikeus- ja turvallisuusministeriön, syyttäjälaitoksen keskitetyn käsittelyviraston (CVOM) ja Rijkswaterstaatin kanssa.

Lisäksi on otettu huomioon eurooppalainen kehitys, joka koskee opasteiden yhdenmukaistamista alueilla, joilla liikenteen pääsy on rajoitettu. Tähän sisältyy lausunto edestäpäin kuvattua autoa ja pakokaasuja esittävän päämerkin käytöstä (kuten nykyisessä päämerkissä) ja sen alapuolella olevista ajoneuvoista, joihin päämerkkiä sovelletaan (kuten nykyisessä järjestelmässä). Järjestelmää kehitetään parhaillaan, eikä sitä ole vielä saatu valmiiksi. Alankomaiden nollapäästövyöhykkeiden käyttöönotto on

edellä eurooppalaisten ja kansainvälisten säädösten kehitystä. Uusi päämerkki on samanlainen kuin Flanderissa käytössä oleva merkki, joka koskee vähäpäästövyöhykettä. Lisäksi päämerkin ja erilaisten lisämerkkien tehokkuutta ja ymmärrettävyyttä arvioitiin käyttäjätutkimuksella, jonka osallistujat edustivat Alankomaiden moottoriteiden koko tienkäyttäjäkuntaa. Tulokset osoittavat, että päämerkki mielletään vahvasti saastumiseen, jolloin on selvää, että vähemmän saastuttavilla ajoneuvoilla ja puhtaita polttoaineita (sähköä ja vetyä) käyttävillä ajoneuvoilla saa ajaa riippumatta lisämerkin tyypistä. On myös viitteitä siitä, että vastaajat eivät osaa oikein tulkita esimerkiksi järjestelmää ”3 ja sitä alemmat” tai ”4 ja sitä ylemmät” suhteessa ajamansa ajoneuvon luokkaan (onko luokka 3 luokkaa 4 ylempi vai alempi ja/tai onko luokka 3 vai luokka 4 puhtaampi vai saastuttavampi?). Epäselvyyksien riskin vähentämiseksi päätettiin, että uusissa lisämerkeissä esitetään nimenomaisesti päästöluokat, joita ympäristövyöhyke koskee. Näin estetään tienkäyttäjien tekemästä virheitä sen suhteen, mitkä päästöluokat ovat ylempiä tai alempia ja mitkä päästöluokat ovat puhtaampia tai saastuttavampia.

Käyttäjätutkimuksessa todetaan, että ehdotetuilla merkin muutoksilla ja asianmukaisella tiedotuskampanjalla tienkäyttäjät saattavat tehdä vähemmän virheitä ja uusien opasteiden ymmärrettävyys ja selkeys paranevat.

4.1 Pk-yritystesti

Osana pk-yritystestiä kuuden pk-yrityksen kanssa käytiin 31 päivänä tammikuuta 2023 keskusteluja, jotka koskivat aikomusta ottaa käyttöön takseille tarkoitettuja nollapäästövyöhykkeitä. Pk-yritykset toimivat kuluttajille suunnatuilla taksimarkkinoilla ja kohderyhmäkuljetusten alalla eri puolilla Alankomaita. Paneelikeskusteluun osallistuneet suhtautuvat asetukseen myönteisesti. Ne kannattavat taustalla olevia kestävyystavoitteita ja katsovat, että suunnitelmat ovat toteutettavissa, mutta niillä on useita huolenaiheita.

Ensimmäinen on se, että pyörätuolin käyttäjille soveltuville takseille ja paritakseille on myönnettävä poikkeus, ja että kyseisen poikkeuksen voimassaolon päättymistä vuonna 2030 on tarkasteltava uudelleen hyvissä ajoin sen määrittämiseksi, onko saatavilla riittävästi kohtuuhintaisia, päästöttömiä pyörätuolin käyttäjille soveltuvia takseja. Tätä tarkastellaan uudelleen vuonna 2028, ks. 2.3 kohta.

Toinen osallistujien huolenaihe on, että latausinfrastruktuuria on oltava riittävästi, myös niin sanottuja pikalatausasemia, mahdollisesti erityisesti takseja varten. Kunnat helpottavat riittävän latausinfrastruktuurin saatavuutta ja koordinoivat sitä verkonhaltijan ja asiaankuuluvien markkinaosapuolten kanssa, kuten myös sopimuskehityksessä määrätään. Valtio tekee yhteistyötä näiden osapuolten kanssa myös niin sanotun latausinfrastruktuuria koskevan kansallisen ohjelman (NAL) puitteissa. Taksien lataustarpeet otetaan tässä yhteydessä huomioon tarvittavan latausinfrastruktuurin kartoituksessa. NAL-ohjelmalla pyritään varmistamaan, että latausinfrastruktuurin kehittäminen Alankomaissa vastaa kaikenlaisen sähköisen liikenteen kasvua, ja ensisijaisena tavoitteena on, että latausmahdollisuuksia on riittävästi. NAL-yhteistyösopimuksessa on tältä osin tehty konkreettisia järjestelyjä valtion ja alueiden välillä²².

Pk-yrityksille on tärkeää, että kohderyhmäkuljetuksiin kiinnitetään erityistä huomiota. Heidän mukaansa tämä toimii joukkoliikenteen muotona ihmisille, jotka eivät voi käyttää tavallista joukkoliikennettä. Päästöttömän ajamisen ei pitäisi tapahtua näille ihmisille tarjottavan palvelun kustannuksella esimerkiksi siksi, että matkan aikana tarvittaisiin latausta. On tärkeää, että kohderyhmäkuljetusten asiakkaat (enimmäkseen kunnat)

²² Parlamentin asiakirjat II 2021/22, 31305, nro 351; www.agendalaadinfrastructuur.nl.

kiinnittävät tähän huomiota. Päästöttömiä kohderyhmäkuljetuksia koskevan sopimuspöytäkirjan ja hallinnollisen sopimuksen puitteissa valtio kannustaa kohderyhmäkuljetusten asiakkaita päästöttömien kuljetusten hankintaan ja avustaa niitä siinä²³.

Pk-yritysten paneelikeskustelussa keskusteltiin lisäksi siitä, että pk-yritysten hallinnollisen rasisitteen vähentämiseksi on tärkeää, että on olemassa keskitetty asiointipiste, josta poikkeuksia voidaan hakea, ja että kaikki kunnat, joilla on takseille tarkoitettu nollapäästövyöhyke, soveltavat samaa poikkeuspolitiikkaa. Osallistujat huomauttivat, että on takseja, joilla ajetaan koko maassa, minkä vuoksi olisi oltava mahdollista saada kaikkia nollapäästövyöhykkeitä koskeva poikkeus, joka on voimassa pidempään. Pk-yrityksiltä saatu palaute otetaan huomioon poikkeuspolitiikkaa kehitettäessä.

4.2 Verkkokuuleminen

Asetusluonnoksesta järjestettiin verkkokuuleminen 18. elokuuta ja 15. syyskuuta 2023 välisenä aikana. Tänä aikana vastaanotettiin yhteensä 15 vastausta. Vastauksia saatiin neljältä yksityishenkilöltä, seitsemältä yritykseltä tai yritysten edustajalta ja neljältä kunnalta. Vaikka vastauksissa suhtaudutaan yleisesti ottaen myönteisesti siihen, että kunnat voivat perustaa takseille tarkoitettua nollapäästövyöhykettä, osapuolet kiinnittävät huomiota useisiin seikkoihin.

Kolmessa vastauksessa huomautetaan, että 2.2.4 kohdassa esitettyjä pääsyvaatimuksia sovelletaan kaikkiin takseille tarkoitettuihin nollapäästövyöhykkeisiin riippumatta siitä, milloin kunta perustaa vyöhykkeen. Erään kattojärjestön mukaan tämä tarkoittaa sitä, että yrittäjät saattavat kuulla juuri ennen vyöhykkeen käyttöönottoa, että heidän taksinsa ei saa ajaa vyöhykkeellä. Yksi kunta pyytää, että vyöhykkeen pääsyvaatimukset riippuvat sen perustamisajankohdasta. Tätä vaihtoehtoa ei valittu; kun pääsyvaatimukset ovat yhdenmukaiset kaikille nollapäästövyöhykkeille, yrittäjät eivät kohtaa erilaisia tilanteita eri nollapäästövyöhykkeillä. Yhdenmukainen siirtymäjärjestelmä perustuu kansalliseen taksikalustoon ja taksien keskimääräiseen poistoaikaan. Kuntien on oltava hyvissä ajoin yhteydessä paikalliseen taksialaan ja kuultava sitä, jos ne haluavat perustaa nollapäästövyöhykkeen. Tarvittaessa kunta voi väliaikaisesti myöntää lisäpoikkeuksia.

Yksi kunta kysyy, miksi pääsyvaatimuksissa täsmennetään päivämääräksi 1 päivä tammikuuta 2025.²⁴ Tämä valittiin yhteistyössä kuntien, taksialan edustajien ja muiden asiaan liittyvien tahojen kanssa ja sen jälkeen, kun päästöttömien taksien saatavuutta ja omistuskustannuksia oli tutkittu. Valittu päivämäärä osuu ajankohtaan, josta alkaen kunnat voivat perustaa takseille tarkoitettua nollapäästövyöhykkeen, mikä puolestaan osuu ajankohtaan, josta alkaen voidaan perustaa hyötyajoneuvoille ja kuorma-autoille tarkoitettu nollapäästövyöhyke.

Yksi yksityishenkilö kysyy, miksi yleisempiä toimintapolitiikkoja ei valittu. Hallitus on päättänyt, että kaupallinen liikenne on ensin vihreää kaupungeissa, koska se on tehokkainta ja kustannustehokkainta. Kaksi (taksiyritysten edustajaa) korostaa riittävän (pika)latausinfrastruktuurin ja markkinaehtoisten latausmaksujen merkitystä. Yksi niistä toivoi myös "laajaa poikkeuspolitiikkaa", ja yksi kunta esitti myös kaksi huomautusta poikkeuspolitiikasta. Poikkeuspolitiikka laaditaan yhdessä kuntien kanssa ja toimialaa kuullen.

Yleisesti ottaen ehdotettua merkkiä koskevaa järjestelmää ei kyseenalaisteta, mutta lisäselvennyksiä pyydetään. Lisäksi useat osapuolet ehdottivat, että sanamuotoa sekä liikennemerkkiä ja siihen liittyviä lisämerkkejä tarkennettaisiin ja perusteluja selkeytettäisiin. Monet näistä ehdotuksista on otettu huomioon.

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

²⁴ Alun perin suunnitelmalla oli mahdollistaa takseille tarkoitettua nollapäästövyöhykkeitä 1 päivästä tammikuuta 2025. Tätä päivämäärää on sittemmin lykätty 1 päivään tammikuuta 2026.

Eräs yksityishenkilö esitti erityisen huomautuksen järjestelmästä, joka koskee värien käyttöä ja päästöluokkien esittämistä liikennemerkissä ja siihen liittyvissä lisämerkeissä. Tämä ehdotus oli otettu huomioon jo aiemmin valmisteluvaiheessa. Järjestelmän lopullinen valinta tehtiin asiantuntija-arvioiden, kuten kansalliselta opastevirastolta, kunnilta ja poliisilta saatujen arvioiden, sekä käyttäjätestin perusteella. Käyttäjätesti osoitti, että lisämerkkiä on helpompi tulkita, jos näytetään kaikki päästöluokat, joilla ei ole pääsyä. Lisäksi päätettiin käyttää värejä, jotka oli jo osoitettu päästöluokille vuoden 1990 RVV-määräyksessä ja merkitty olemassa oleviin lisämerkkeihin. Lisämerkkien järjestelmä päätettiin muuttaa "sallitusta" "kielleyksi" vuoden 1990 RVV-määräyksen voimassa olevan järjestelmän mukaisesti. Tässä ei näytetä päästöluokkia, joilla on pääsy vyöhykkeelle.

Kriittisiä vastauksia saatiin myös ympäristövyöhykkeiden liikennemerkien yhteydessä esitettävien merkkien lukumäärästä. Ehdotettu liikennemerkki ja siihen liittyvät lisämerkit korvaavat kuitenkin tarkasti sekä kaupunkilogistiikalle tarkoitettujen nollapäästövyöhykkeiden (C22c) että ympäristövyöhykkeiden (C22a) liikennemerkkit, jotta vältetään liikennemerkkien liiallinen määrä.

Eturyhmän vastaus, jonka mukaan liikkuvat työkoneet ja traktorit on nimenomaisesti sisällytettävä sallittuihin ajoneuvoluokkiin lisämerkeissä, ei johda muutokseen, koska liikkuviin työkoneisiin ja traktoreihin ei sovelleta nollapäästövyöhykejärjestelmää. Näin ei myöskään ole toistaiseksi, minkä vuoksi niitä ei ole lisätty.

Yksi kunta pyytää joustavuutta lisämerkkien suhteen. Jotta tilanne olisi tienkäyttäjille mahdollisimman selvä, on tarpeen, että ympäristövyöhykkeitä ja nollapäästövyöhykkeitä koskevat lisämerkit ovat samat kaikkialla.

Niiden kunnilta saatujen vastausten perusteella, jotka koskivat aikaikkuna-alueiden, jalankulkuvyöhykkeiden ja nollapäästövyöhykkeiden yhdistämistä yhteen liikennemerkkiin, keskusteluja käytiin asianomaisten kuntien kanssa. Ongelmaa, joka liittyy nollapäästövyöhykkeitä ja muunlaisia alueita koskevien merkkien yhdistämiseen, ei voida ratkaista mukauttamalla nollapäästövyöhykkeitä koskevia pää- tai lisämerkkejä. Lisämerkistä käy ilmi, mitä ajoneuvoja päämerkki koskee. Lisämerkin aikarajoitus merkitsisi sitä, että päämerkkiä ei sovellettaisi näiden aikojen ulkopuolella. Kunnat voivat kuitenkin perustaa aikaikkuna-alueen nollapäästövyöhykkeelle.

Vastaukset, jotka liittyvät kaupunkilogistiikalle tarkoitettuihin nollapäästövyöhykkeisiin ja tiettyjä ajoneuvoluokkia koskeviin mahdollisiin poikkeuksiin, eivät kuulu tämän asetuksen soveltamisalaan eivätkä johda liikennemerkkin muutoksiin.

4.3 ATR-testi

Neuvoa-antava lautakunta antoi 14 päivänä syyskuuta 2023 sääntelyä koskevan lausunnon asetusluonnoksesta. Lautakunta suosittelee, että asetus annetaan sen jälkeen, kun useat lausunnon kohdat on otettu huomioon.

Ensinnäkin lautakunta suosittelee sen varmistamista, että kunnat, jotka perustavat takseille tarkoitetun nollapäästövyöhykkeen, edistävät riittävää latausinfrastruktuuria ja verkkokapasiteettia. Sopimuskehityksessä määrätään, että kuntien on edistettävä riittävän latausinfrastruktuurin saatavuutta ja kuultava paikallisia taksiyrittäjiä selvittääkseen, täyttyvätkö nollapäästövyöhykkeen edellytykset (mukaan lukien riittävä latausinfrastruktuuri). Laatiessaan liikenneasetusta, jolla kunnat myöhemmin perustavat takseille tarkoitetun nollapäästövyöhykkeen, ne tarkistavat myös, täyttyvätkö kaikki edellytykset. Liikenneasetuksesta voi esittää vastalauseita ja valittaa. Edellä 4.1 kohdassa kerrotaan, mitä valtio ja kunnat tekevät riittävän latausinfrastruktuurin ja verkkokapasiteetin varmistamiseksi.

Toiseksi lautakunta suosittelee, että kuntien kanssa järjestetään yksi yhdenmukainen pääsyjärjestelmä (mukaan lukien poikkeukset). Se, miten tämä tehdään, esitetään 2.2.4 ja 2.4 kohdassa.

Lautakunta suosittelee myös, että taksiyrittäjiä koskevia rahoitus- ja verosäännöksiä käsitellään ja että kuntien kanssa sovitaan asiaa koskevasta viestinnästä. Yrittäjät voivat käyttää ympäristöinvestointien tukijärjestelmää (MIA) ja tehdä verotehokkaita investointeja ympäristöystävälliseen käyttöomaisuuteen. MIA-järjestelmää voi hyödyntää vuonna 2024, kun hankkii sähkö- tai vetytaksin, jossa on yhdeksän paikkaa tai joka soveltuu pyörätuolin käyttäjille. MIA-järjestelmässä hyväksyttävät käyttöomaisuudet määritellään joka vuosi uudelleen. Tämä riippuu muun muassa ympäristöystävällisen käyttöomaisuuden lisäkustannuksista. Lisätietoja on osoitteessa www.rvo.nl/miavamil. Kunnat voivat tarjota yrittäjille lisärahoitusmahdollisuuksia, ja niiden on tiedotettava asiasta.

Lopuksi lautakunta suosittelee, että yrityksille aiheutuvat (sääntely)kustannukset selvitetään kokonaisuudessaan. Jos kunnat päättävät perustaa takseille tarkoitetun nollapäästövyöhykkeen, niiden on selvitettävä yrittäjiin kohdistuvat vaikutukset liikenneasetuksessa ja punnittava niitä suhteessa muihin etuihin, ks. 2.6 kohta.

4.4 Alustava tarkastelu

Asetusluonnos toimitettiin 1 päivänä joulukuuta 2023 Alankomaiden parlamentin ylähuoneelle ja alahuoneelle alustavaa tarkastelua varten tieliikennelain 2 b §:n nojalla. Alahuone kysyi 11 päivänä syyskuuta 2024, missä määrin asetuseruonnos on linjassa poliittisten aikomusten kanssa. Tähän kysymykseen vastattiin 8 päivänä lokakuuta 2024. Vastaus otettiin sen jälkeen 17 päivänä lokakuuta 2024 pidetyn kestävää liikennettä koskevan valiokunnan keskustelun esityslistalle. Vastaus ei johtanut uusiin reaktioihin.

4.5 Ilmoitus [XX]

Tämän asetuksen luonnos toimitettiin Euroopan komissiolle [päivämäärä] (ilmoitusnumero XX) teknisiä määräyksiä ja tietoyhteiskunnan palveluja koskevia määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä 9 päivänä syyskuuta 2015 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/1535 (EUVL 2015, L 241) 5 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

Edellä mainitun direktiivin 6 artiklan 1 kohdan mukaisesti noudatettiin kolmen kuukauden odotusaikaa, joka päättyi [päivämäärä].

II. Pykäläkohtaiset perustelut

I § (vuoden 1990 RVV-määräys)

A kohta (vuoden 1990 RVV-määräyksen 86 d §)

1 ja 4 alakohta

Entinen ympäristövyöhykkeen merkki ja nollapäästövyöhykkeen merkki on korvattu uudella liikennemerkillä, joka osoittaa ympäristövyöhykkeen ja/tai nollapäästövyöhykkeen uudella aakkosnumeerisella yhdistelmällä. Liitteessä 1 luetellut lisämerkit määrittävät, mitä ajoneuvoluokkaa ja vyöhyketyyppejä sovelletaan. Ympäristövyöhykkeen ja nollapäästövyöhykkeen yhdistelmä on mahdollinen. Ympäristövyöhyke, joka sijaitsee nollapäästövyöhykkeen sisältävällä alueella, voidaan nyt perustaa myös ainoastaan dieselkäyttöisille henkilöautoille. Tällaisella alueella hyötyajoneuvoihin sovelletaan nollapäästövyöhykettä ja dieselkäyttöisiin henkilöautoihin ympäristövyöhykettä. Kaikissa tapauksissa liikennemerkkiin C22e yhdistetään yksi tai useampi lisämerkki (C22e1–C22e10).

1 alakohta

Hollanninkielinen linja-autoa tarkoittava ilmaisu "bussen" korvataan ilmaisulla "autobussen". Termillä "autobussen" on aina tarkoitettu vuoden 1990 RVV-määräyksen 1 §:ssä määriteltyjä linja-autoja. Ne on mainittava myös lisämerkkien kuvauksessa.

2 alakohta

Kun tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2026, 86 d §:n 2 ja 3 momentin voimassaolo päättyy ja muut momentit numeroidaan uudelleen. Lokakuun 29 päivänä 2019 annetussa asetuksessa²⁵ todetaankin jo, että alkuperäistä 2 momenttia ei enää sovellettaisi 1 päivän tammikuuta 2022 eikä 3 momenttia 1 päivänä tammikuuta 2025 jälkeen.

3 alakohta

Pykälän tässä alakohdassa ilmoitetaan, mitkä lisämerkit voidaan asentaa. Ympäristövyöhykkeillä ja nollapäästövyöhykkeillä yhdistäminen muihin lisämerkkeihin ei ole mahdollista. Lisämerkeillä C22e2, C22e4 ja C22e5 on uusi merkitys. Muut lisämerkit (C22e1 ja C22e6–C22e10) korvaavat olemassa olevat lisämerkit, joilla on sama merkitys. Lisämerkki C22e2 osoittaa, että taksit voidaan lisätä ajoneuvoluokkaan, johon sovelletaan nollapäästövyöhykettä.

Lisämerkit C22e4 ja C22e5 mahdollistavat ympäristövyöhykkeen, joka koskee vain dieselkäyttöisiä henkilöautoja. Näin ollen alueella, jolla on hyötyajoneuvoille tarkoitettu nollapäästövyöhyke, voi olla käytössä myös dieselkäyttöisten henkilöautojen ympäristövyöhyke.

Muut uudet lisämerkit korvaavat olemassa olevat lisämerkit, joten niillä on sama merkitys kuin merkkien aikaisemmalla versiolla. Lisämerkki C22e6 korvaa vanhan merkin C22a2, C22e7 korvaa vanhan merkin C22a3, C22e8 korvaa vanhan merkin C22a5, C22e9 korvaa vanhan merkin C22a7 ja lopuksi uusi lisämerkki C22e10 korvaa vanhan merkin C22a9.

Lisämerkkiä C22e3 ei vielä ole. Tätä numeroa ei ole vielä käytetty, joten tulevaisuudessa voidaan lisätä uusi lisämerkki, jossa ilmoitetaan uusi ajoneuvoluokka, jota nollapäästövyöhyke koskee.

B kohta (vuoden 1990 RVV-määräyksen 86 e §)

1 alakohta

Tässä pykälässä säädetään, mitä ajoneuvoluokkia nollapäästövyöhyke voi koskea. Nollapäästövyöhykkeelle pääsevät vain päästöttömät hyötyajoneuvot, kuorma-autot ja taksit. Pykälällä varmistetaan, että uutta liikennemerkkiä C22e, jota sovelletaan myös ympäristövyöhykkeisiin, voidaan soveltaa myös nollapäästövyöhykkeisiin. Tekstin ja uuden liikennemerkkin, jossa on lisämerkin, mukauttaminen mahdollistaa taksien lisäämisen nollapäästövyöhykkeisiin. Kuten ympäristövyöhykkeiden tapauksessa, nollapäästövyöhykkeen pääsyjärjestelmä osoitetaan liikennemerkillä, johon on yhdistetty lisämerkki. Lisämerkistä käy selvästi ilmi, mihin ajoneuvoon ympäristövyöhykettä tai nollapäästövyöhykettä sovelletaan. Tässä mainittuja lisämerkkejä saa käyttää vain ympäristövyöhykkeellä tai nollapäästövyöhykkeellä. Takseille tarkoitettua nollapäästövyöhykkeen yhteydessä on sen vuoksi aina oltava hyötyajoneuvoille ja kuorma-autoille tarkoitettu nollapäästövyöhyke. Ks. lisäksi B kohdan 1 ja 4 alakohtaa koskevat perustelut.

2 alakohta

Lisämerkit C22e1 ja C22e2 osoittavat ajoneuvoluokan, johon nollapäästövyöhykettä sovelletaan. Liikennemerkkiä C22e3 ei vielä ole, joten nollapäästövyöhykkeeseen voidaan tulevaisuudessa lisätä uusi lisämerkki, jossa ilmoitetaan uusi ajoneuvoluokka. Lisämerkillä C22e1 on sama merkitys kuin vanhalla lisämerkillä C22c1. Uudella lisämerkillä C22e2 luodaan nollapäästövyöhyke, joka koskee myös takseja.

²⁵ Asetus, annettu 29 päivänä lokakuuta 2019, liikennesäännöistä ja liikennemerkkeistä vuonna 1990 annetun määräyksen, tieliikenteen hallinnollisista säännöksistä annetun asetuksen ja rekisterinumeromääräyksen muuttamisesta ympäristövyöhykkeiden yhdenmukaistamisen osalta (Alankomaiden virallinen lehti 2019, 398).

3 alakohta

Lisäämällä uudet 8 ja 9 momentti otetaan käyttöön siirtymäkausi tietyille takseille, jotka on jo rekisteröity takseiksi ennen 1 päivää tammikuuta 2026 ja jotka eivät vielä ole päästöttömiä. Kyseessä ovat päästöluokkaan 5 kuuluvat taksit, joilla on pääsyoikeus 31 päivään joulukuuta 2026 asti, ja päästöluokkaan 6 kuuluvat taksit, joilla on pääsyoikeus takseille tarkoitetulle nollapäästötaksivyyhykkeelle 31 päivään joulukuuta 2028 saakka. Poikkeuksella varmistetaan, että jo rekisteröidyt taksit voivat edelleen päästä nollapäästövyyhykkeelle vielä muutaman vuoden ajan. Poikkeusta ei ole tarkoitettu takseille, jotka rekisteröidään sen jälkeen, kun mahdollisuus perustaa nollapäästövyyhykkeitä on tullut voimaan.

C kohta

Kyseessä olevaa pykälää on muutettu, koska ympäristövyyhykettä ja nollapäästövyyhykettä koskevat nykyiset merkit korvataan uudella liikennemerkillä, jossa on uusi numero.

D kohta

Jotta tienpitäjällä olisi aikaa mukauttaa liikennemerkkejä, aiemmat liikennemerkit ovat voimassa vielä kuusi kuukautta. Tämä rajoitettu siirtymäaika valittiin, jotta kuntia ei hukutettaisi uusiin liikennemerkkeihin ja jotta kansalaisille ja yrityksille voitaisiin nopeasti esittää yhdenmukaisia uusia liikennemerkkejä.

E kohta

Ympäristövyyhykkeitä (C22a) ja nollapäästövyyhykkeitä (C22c) koskevat vanhat liikennemerkit korvataan uudella liikennemerkillä (C22e) ja siihen liittyvillä lisämerkeillä. Ympäristövyyhykkeen tai loppupäästövyyhykkeen päätyminen ilmoitetaan uudella liikennemerkillä C22f.

II § (tieliikenteen hallinnollisista säännöksistä annettu asetus)

A kohta

(tieliikenteen hallinnollisista säännöksistä annetun asetuksen 8 §:n 4 momentti)
Aiemmat liikennemerkit C22a, joka koskee ympäristövyyhykkeitä, ja C22c, joka koskee nollapäästövyyhykkeitä, korvataan uudella liikennemerkillä C22e. Tämä uusi merkki voidaan aiempien merkkien C22a ja C22c tavoin asentaa ainoastaan yhden tai useamman vuoden 1990 RVV-määräyksen 86 d ja 86 e §:ssä tarkoitetun lisämerkin kanssa. Koska lisämerkit C22e4 ja C22e5 voidaan asentaa ainoastaan yhdessä nollapäästövyyhykettä koskevien lisämerkkien kanssa, dieselkäyttöisille henkilöautoille voidaan perustaa ympäristövyyhyke vain, jos kyseessä on hyötyajoneuvoille ja kuorma-autoille tai takseille tarkoitettu nollapäästövyyhyke. Jos nollapäästövyyhykettä ei ole, on edelleen mahdollista perustaa dieselkäyttöisille henkilöautoille ja hyötyajoneuvoille tarkoitettu ympäristövyyhyke.

B kohta

(tieliikenteen hallinnollisista säännöksistä annetun asetuksen 9 §:n 1 momentti)
Tällä tieliikenteen hallinnollisista säännöksistä annetun asetuksen 9 §:n 1 momenttiin tehtävän muutoksen myötä kunnat voivat sijoittaa sanan "vyyhyke" uuden liikennemerkin C22e yläpuolelle, kuten aiemmin liikennemerkkien C22a ja C22c tapauksessa, esimerkiksi ilmoittamalla kyseinen alue.

III §

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2026. Tämä päivämäärä valittiin yhteistyössä kuntien, taksialan edustajien ja muiden asiaan liittyvien tahojen kanssa ja sen jälkeen, kun päästöttömien taksien saatavuutta ja omistuskustannuksia oli tutkittu. Voimaantulopäivä sopii sääntelyn muuttamista koskevien kiinteiden päivämäärien järjestelmään. Tässä päivämäärässä otetaan huomioon julkaisemisen ja voimaantulon välinen kolmen kuukauden vähimmäistytäntöönpanoaika, jota sovelletaan hallintojen välisistä suhteista annetun lain nojalla säädöksiin, jotka koskevat suoraan paikallis- ja alueviranomaisia. Asetuksen I §:n D kohta kumotaan 1 päivänä heinäkuuta 2026; ks. I §:n D kohtaa koskevat perustelut.

INFRASTRUKTUURISTA JA VESIHUOLLOSTA VASTAAVA VALTIOSIHTTEERI,