

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

**DRAFT 19-12-24**

**Decreto del**

**Decreto che modifica il regolamento sulla segnaletica stradale (RVV) del 1990 e il decreto sulle disposizioni amministrative per la circolazione stradale (BABW) sull'estensione delle zone a emissioni zero ai taxi e sull'introduzione di una nuova segnaletica stradale e dei relativi segnali supplementari per le zone ambientali e le zone a emissioni zero**

Su raccomandazione del sottosegretario di Stato alle Infrastrutture e alla gestione delle risorse idriche del 23 gennaio 2024, n. lenW/BSK-, dipartimento Affari amministrativi e giuridici;

visti l'articolo 13, paragrafo 1, e l'articolo 14, paragrafo 1, del codice della strada del 1994 [Wegenverkeerswet];

sentito il parere della sezione consultiva del Consiglio di stato (parere di, n.);

vista la relazione dettagliata del sottosegretario di Stato alle Infrastrutture e alla gestione delle risorse idriche, n. lenW/BSK-, del dipartimento Affari amministrativi e giuridici;

abbiamo approvato e decretiamo con la presente quanto segue:

**ARTICOLO I**

Il regolamento relativo alle norme sulla circolazione e la segnaletica 1990 è modificato come segue:

A

L'articolo 86 quinquies è così modificato:

1. Il paragrafo 1 ora recita:

La dichiarazione di chiusura di cui al segnale stradale C22e dell'allegato 1 a causa di una zona ambientale si applica alle autovetture, ai veicoli commerciali, agli autocarri o agli autobus con motore diesel.

2. I paragrafi 2 e 3 sono soppressi e i paragrafi da 4 a 6 rinumerati nei paragrafi da 2 a 4.

3. Il paragrafo 2 (nuovo) recita:  
Sotto il segnale stradale C22e è necessario posizionare i cartelli supplementari elencati nell'allegato 1, C22e4, C22e5, C22e6, C22e7, C22e8, C22e9 o C22e10.
4. Al paragrafo 4 (nuovo), il termine "C22a" è sostituito da "C22e".

## B

L'articolo 86 sexies è così modificato:

1. Il paragrafo 1 ora recita:  
la dichiarazione di chiusura di cui al segnale stradale C22e dell'allegato 1 a causa di una zona a emissioni zero si applica ai veicoli commerciali e agli autocarri o ai taxi, a eccezione dei veicoli a emissioni zero.
2. Il paragrafo 2 ora recita:  
sotto il segnale stradale C22e è necessario posizionare i cartelli supplementari C22e1 o C22e2 elencati nell'allegato 1.
3. Al paragrafo 5, lettera a), i termini "paragrafo 5" sono sostituiti da "paragrafo 3".
4. All'articolo sono aggiunti due paragrafi che recitano:
  8. Fino al 31 dicembre 2026, il paragrafo 1 non si applica ai taxi con classe di emissione 5 immatricolati come taxi prima del 1° gennaio 2026.
  9. Fino al 31 dicembre 2028, il paragrafo 1 non si applica ai taxi con classe di emissione 6 immatricolati come taxi prima del 1° gennaio 2026.

## C

All'articolo 87, i termini "C22a, C22c" sono sostituiti da "C22e".

## D

Dopo l'articolo 96 bis è inserito un nuovo articolo che recita come segue:

### **Articolo 96b**

Segnali stradali collocati prima dell'entrata in vigore del decreto X X 2025 che modifica il regolamento sulle norme di circolazione e sulla segnaletica stradale del 1990 e il decreto sulle disposizioni amministrative in materia di circolazione stradale in relazione all'estensione delle zone a emissioni zero ai taxi e all'introduzione di un nuovo segnale stradale e dei relativi segnali supplementari per le zone ambientali e le zone a emissioni zero [Besluit nul-emissiezone taxi en nieuw verkeersbord milieuzone en nul-emissiezone] (Bollettino delle leggi e dei decreti 2025, XXX), che non sono conformi al presente regolamento, sono conformi al regolamento sulle norme di circolazione e sulla segnaletica stradale del 1990 nella versione vigente il giorno prima dell'entrata in vigore della presente modifica.

## E

L'allegato 1 è così modificato:

1. I segnali stradali da C22a a C22d e le relative descrizioni scadono.
2. I cartelli, le descrizioni e i numeri di cui all'allegato 1 del presente decreto sono inseriti dopo il segnale stradale C22.

## **ARTICOLO II**

Il decreto sulle disposizioni amministrative in materia di circolazione stradale (BABW) è così modificato:

A

All'articolo 8 il paragrafo 4 è così riformulato:

Il segnale stradale C22e dell'allegato 1 del RVV 1990 è accompagnato dall'apposizione di uno o più segnali supplementari di cui agli articoli 86 quinquies e 86 sexies del RVV 1990. I segnali supplementari C22e4 e C22e5 possono essere collocati solo in combinazione con i segnali supplementari C22e1 o C22e2.

B

All'articolo 9, paragrafo 1, i termini "da C6 a C22c" sono sostituiti dai termini "da C6 a C22e".


## **ARTICOLO III**


Il presente decreto entra in vigore il 1° gennaio 2026. L'articolo I, lettera D, scade il 1° luglio 2026.


Con la presente ordino che il decreto e le relative note esplicative siano pubblicate nella Gazzetta ufficiale.


IL SEGRETARIO DI STATO PER LE INFRASTRUTTURE E LA GESTIONE DELLE RISORSE IDRICHE,


**Allegato 1 all'articolo I, parte E, sottoparte 2, del decreto che modifica il regolamento sulle norme di circolazione e la segnaletica stradale del 1990 e il decreto sulle disposizioni amministrative in materia di circolazione stradale in relazione all'estensione delle zone a emissioni zero ai taxi e all'introduzione di un nuovo segnale stradale per le zone ambientali e le zone a emissioni zero**

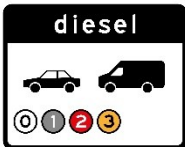
Segnale	Descrizione	C22e
	Chiuso alle autovetture, ai veicoli commerciali, agli autocarri, agli autobus o ai taxi a causa dei requisiti in materia di emissioni (zona ambientale o zona a emissioni zero)	

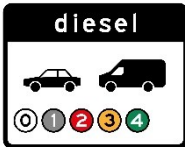
Segnale	Descrizione	C22e1
	Segnale supplementare per C22e: zona a emissioni zero per veicoli commerciali e autocarri, accessibile ai veicoli a emissioni zero	

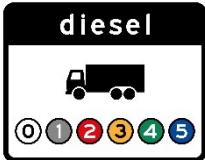
Segnale	Descrizione	C22e2
	Segnale supplementare per C22e: zona a emissioni zero per veicoli commerciali, autocarri e taxi, accessibile ai veicoli a emissioni zero	

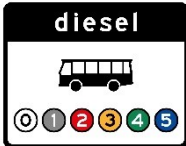
Segnale	Descrizione	C22e4
	Segnale supplementare per C22e: zona ambientale per autovetture diesel, accessibile alle classi di emissione da 4 a 6	

Segnale	Descrizione	C22e5
	Segnale supplementare per C22e: zona ambientale per autovetture diesel, accessibile alle classi di emissione 5 e 6	

Segnale	Descrizione	C22e6
	Segnale supplementare per C22e: zona ambientale per autovetture diesel e veicoli commerciali, accessibile alle classi di emissione da 4 a 6	

Segnale	Descrizione	C22e7
	Segnale supplementare per C22e: zona ambientale per autovetture diesel e veicoli commerciali, accessibile alle classi di emissioni 5 e 6	

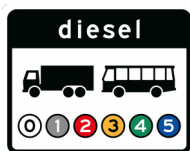
Segnale	Descrizione	C22e8
	Segnale supplementare per C22e: zona ambientale per autocarri, accessibile agli autocarri con classe di emissione 6	

Segnale	Descrizione	C22e9
	Segnale supplementare per C22e: zona ambientale per autobus, accessibile agli autobus con classe di emissione 6	

Segnale

Descrizione

C22e10



Segnale supplementare per C22e: zona ambientale per autocarri e autobus, accessibile agli autocarri e agli autobus con classe di emissione 6

Segnale

Descrizione

C22f



Fine della dichiarazione di chiusura a causa dei requisiti in materia di emissioni (zona ambientale o zona a emissioni zero)

## **NOTA ESPLICATIVA**

### **I. OSSERVAZIONI GENERALI**

#### **1. Introduzione**

Il presente decreto introduce due modifiche. In primo luogo, l'operatore stradale deve poter estendere l'applicazione della zona a emissioni zero ai taxi. Ciò richiede anche la modifica della segnaletica. È stato progettato un nuovo segnale stradale che non solo consentirà di istituire zone a emissioni zero per i taxi, ma fungerà anche da nuovo segnale stradale sia per le zone ambientali che per (altre) zone a emissioni zero. Quest'ultima è l'altra modifica al presente decreto. I segnali stradali separati esistenti per le zone ambientali e le zone a emissioni zero sono sostituiti da un nuovo segnale stradale adeguato alle esigenze future con nuovi segnali supplementari associati. I nuovi segnali supplementari consentono ai comuni che istituiscono una zona a emissioni zero per veicoli commerciali, autocarri ed eventualmente taxi di mantenere la loro zona ambientale esistente per le autovetture diesel. L'introduzione dei segnali non comporta nuove possibilità per i comuni di istituire zone ambientali. L'aggiunta dei taxi alle zone a emissioni zero è ulteriormente spiegata nella sezione 2 del presente capitolo. Il nuovo segnale stradale e i relativi segnali supplementari sono illustrati più dettagliatamente nella sezione 3.

#### **2. Contenuto delle zone a emissioni zero per i taxi**

##### **2.1 Introduzione di zone a emissioni zero per i taxi**

Il decreto modifica il regolamento sulle norme di circolazione e sulla segnaletica stradale del 1990 (RVV 1990) per consentire ai comuni di istituire una zona a emissioni zero per i taxi a livello locale. Con una zona a emissioni zero, i comuni possono vietare il transito di veicoli inquinanti in alcune aree del loro territorio. Ciò riduce le emissioni di gas a effetto serra e le cosiddette emissioni del traffico come il biossido di azoto e il particolato, contribuendo così alla qualità dell'aria. Nel 2019, i comuni hanno avuto la possibilità di introdurre una zona a emissioni zero per i veicoli commerciali<sup>1</sup> e autocarri entro il 2025<sup>2</sup>. Il presente decreto consente ai comuni di estendere la loro zona a emissioni zero ai taxi mediante un decreto sul traffico.

Tale decreto prevede inoltre un regime transitorio e stabilisce esenzioni.

##### **2.2 Schema**

###### **2.2.1 Fase preliminare e profilo del problema**

Il governo centrale ha firmato l'accordo sull'aria pulita [Schone Lucht Akkoord]<sup>3</sup>. Una delle principali cause della scarsa qualità dell'aria sono i veicoli a combustibili fossili. Nel Green Deal sulla logistica urbana a emissioni zero [Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek] si è pertanto convenuto nel 2014 che la logistica urbana a emissioni zero sarebbe stata introdotta a partire dal 2025<sup>4</sup>. Ciò riduce le emissioni del traffico, migliora

<sup>1</sup> Nel capitolo VB del RVV 1990, una definizione diversa si applica già ai veicoli commerciali. Per il capitolo VB e la presente nota esplicativa, i veicoli commerciali sono veicoli commerciali leggeri con una massa massima autorizzata non superiore a 3 500 kg.

<sup>2</sup> Decreto del 29 ottobre 2019 che modifica il regolamento sulle norme di circolazione e sulla segnaletica stradale del 1990, il decreto sulle disposizioni amministrative in materia di circolazione stradale e il regolamento sul numero di immatricolazione in relazione all'armonizzazione delle zone ambientali (Bollettino delle leggi e dei decreti 2019, 398).

<sup>3</sup> Documenti parlamentari II 2019/20, 30175, n. 343.

<sup>4</sup> Documenti parlamentari II 2014/15, 33043, n. 38.

l'aria che le persone respirano nelle città e contribuisce alla riduzione delle emissioni di gas serra. Nel 2019, l'accordo sul clima [Klimaatakkoord] ha stabilito l'introduzione di zone a emissioni zero in 30-40 comuni per la logistica urbana (veicoli commerciali e autocarri)<sup>5</sup>. Il decreto citato nella nota 2 sancisce per legge le zone a emissioni zero per i veicoli commerciali e gli autocarri. Con il decreto del 29 giugno 2023 che modifica il regolamento sulle norme di circolazione e sulla segnaletica stradale del 1990 in relazione alle condizioni temporanee e alle disposizioni transitorie per le zone a emissioni zero (decreto temporaneo sulle zone a emissioni zero), sono state fornite ulteriori specifiche alle norme per le zone a emissioni zero per tali veicoli<sup>6</sup>.

Oltre ai veicoli commerciali e agli autocarri, i taxi a combustibili fossili contribuiscono anche al problema della scarsa qualità dell'aria nelle aree urbane. Nel 2021, il programma di attuazione della logistica urbana ha pertanto stabilito che sarebbe stato esaminato se le zone a emissioni zero potessero applicarsi anche ai taxi<sup>7</sup>. Le zone a emissioni zero per veicoli commerciali, autocarri e taxi rappresentano un importante passo intermedio verso un traffico stradale completamente pulito entro il 2050<sup>8</sup>.

Dal 2019 sono in corso consultazioni tra i comuni, il governo centrale, i rappresentanti del settore dei taxi e altri soggetti pubblici e privati sul trasporto in taxi a emissioni zero. Ciò ha portato alla firma dell'accordo quadro per il trasporto di taxi a emissioni zero (di seguito: accordo quadro) nell'aprile 2022<sup>9,10</sup>. Con la firma di questo accordo quadro, il governo centrale ha espresso l'intenzione di rendere giuridicamente possibile l'introduzione di zone a emissioni zero per i taxi. Il presente decreto ne costituisce lo sviluppo. Oltre all'intenzione di sancire giuridicamente le zone a emissioni zero, la firma dell'accordo quadro comprendeva anche accordi sull'impegno e sulle azioni necessarie per realizzare un trasporto taxi a emissioni zero. Ad esempio, i comuni facilitano la disponibilità di infrastrutture di ricarica sufficienti e le parti collaborano su strumenti di comunicazione per informare le compagnie di taxi, i conducenti e i passeggeri in merito all'introduzione di zone a emissioni zero per i taxi.

### **2.2.2 Scelta di zone a emissioni zero per i taxi**

Tale decreto consente ai comuni di introdurre zone a emissioni zero per i taxi, a seguito delle quali tutti i veicoli immatricolati come taxi dopo il 31 dicembre 2025 e alimentati a combustibili fossili possono essere esclusi da tale zona. Solo i taxi a emissioni zero, con classe di emissione Z, sono ancora autorizzati a entrare in tali zone. Per i veicoli immatricolati come taxi prima del 2026 sono previste disposizioni transitorie (cfr. 2.2.4).

La decisione di concedere ai comuni la possibilità di vietare i taxi registrati a partire dal 1° gennaio 2026 è stata presa in consultazione con i comuni, i rappresentanti del settore dei taxi e altre parti interessate. È importante che il passaggio al trasporto in taxi a emissioni zero sia fattibile per gli operatori. È stato quindi confrontato il costo totale di proprietà (acquisto e costo d'uso) dei veicoli di taxi e, per la maggior parte dei modelli, il costo totale di proprietà di un modello a emissioni zero è già inferiore a quello di un modello analogo a combustibile fossile. Si prevede che il costo totale di proprietà dei veicoli a emissioni zero diminuirà ulteriormente in futuro. Oltre al costo di proprietà, nella decisione di concedere ai comuni la possibilità di vietare i taxi immatricolati a partire dal 1° gennaio 2026 si è tenuto conto del periodo medio di ammortamento dei taxi e della disponibilità di modelli a emissioni zero.

<sup>5</sup> Documenti parlamentari II 2018/19, 32813, n. 342.

<sup>6</sup> Decreto del 29 giugno 2023 che modifica il regolamento sulle norme di circolazione e sulla segnaletica stradale del 1990 in relazione alle condizioni temporanee e alle disposizioni transitorie per le zone a emissioni zero (decreto temporaneo sulle zone a emissioni zero) (Bollettino delle leggi e dei decreti 2023, 241).

<sup>7</sup> Documenti parlamentari II 2020/21, 31209, n. 226.

<sup>8</sup> Documenti parlamentari II 2018/19, 32813, n. 342.

<sup>9</sup> Documenti parlamentari II 2022/23, 30175, n. 420.

<sup>10</sup> L'accordo quadro è stato firmato da Royal Dutch Transport (KNV), Uber, Bolt, SchipholTaxi, ElaadNL, Leaseplan, l'associazione olandese per l'energia sostenibile (NVDE), i comuni di Amsterdam, L'Aia, Eindhoven, Rotterdam, Tilburg e il ministero delle Infrastrutture e della gestione delle risorse idriche.



Le zone a emissioni zero sono un mezzo relativamente semplice per i comuni per ridurre le emissioni del traffico, migliorare la qualità dell'aria e ridurre l'inquinamento acustico al fine di aumentare la qualità della vita nel loro comune. Le zone sono relativamente facili da far rispettare per i comuni in base alle targhe, ad esempio con telecamere e riconoscimento automatico delle targhe; ANPR). Oltre ai comuni, anche le altre parti dell'accordo quadro hanno espresso la loro preferenza per le zone a emissioni zero per incoraggiare il trasporto in taxi a emissioni zero.

Le zone a emissioni zero per i taxi sono in linea con quelle per i veicoli commerciali e gli autocarri. Solo i comuni con una zona a emissioni zero per veicoli commerciali e autocarri possono istituire una zona a zero emissioni per i taxi e la zona a zero emissioni per i taxi in un comune è geograficamente identica a quella per i veicoli commerciali e gli autocarri. Ciò contribuisce alla chiarezza della politica e garantisce che si possano utilizzare gli stessi mezzi di applicazione, esenzioni e comunicazione dei veicoli commerciali e degli autocarri.

Un altro motivo per scegliere zone a emissioni zero è che si applicano a *tutti* i taxi. Non viene fatta alcuna distinzione tra i taxi che vengono fermati (chiamati dai passeggeri in una stazione dei taxi o per strada) e i taxi prenotati (prenotati telefonicamente o tramite app).

### **2.2.3 Impatto delle zone a emissioni zero sui taxi**

Nei Paesi Bassi operano più di 35 000 taxi, per lo più nelle aree urbane.<sup>11</sup> I taxi percorrono circa tre volte più chilometri all'anno rispetto alle normali autovetture e oltre il 60 % dei taxi è alimentato a diesel<sup>12</sup>. Una percentuale crescente di taxi è a emissioni zero<sup>13</sup>. L'introduzione di zone a emissioni zero per i taxi può accelerare ulteriormente la transizione verso il trasporto in taxi a emissioni zero. Se viene introdotta una zona a emissioni zero nell'area in cui operano gli operatori di taxi, ciò può incoraggiarli a optare per un veicolo a emissioni zero (prima).

Le zone a emissioni zero per i taxi hanno un impatto positivo su persone, animali e piante nelle aree in cui operano i taxi. Le zone riducono il numero di taxi a combustibili fossili, portando a una riduzione delle emissioni del traffico, a una migliore qualità dell'aria, a una riduzione dell'inquinamento acustico e quindi a un miglioramento della qualità della vita nelle aree urbane. Anche le zone a emissioni zero contribuiscono a ridurre le emissioni di gas a effetto serra. Il contributo preciso delle zone a emissioni zero per i taxi a questi obiettivi dipende dal numero di comuni che scelgono di introdurre tale zona, dalle dimensioni delle zone e dalle situazioni di traffico locale. Con la firma dell'accordo quadro, i comuni di Amsterdam, L'Aia, Eindhoven, Rotterdam e Tilburg hanno espresso l'intenzione di istituire una zona. Ora anche il comune di Haarlemmermeer ha aderito. Ciò significa che gran parte del mercato dei taxi è coperta<sup>14</sup>. Altri comuni possono seguire.

Se i comuni introducono una zona a emissioni zero per i taxi, ciò si ripercuoterà sugli operatori di taxi che guidano nella zona. Gli operatori che guidano ancora un taxi a combustibili fossili devono investire in un modello a emissioni zero se vogliono continuare a guidare in tale zona. Le disposizioni transitorie si allineano il più possibile al calendario naturale degli investimenti degli operatori (cfr. 2.2.4). Per la maggior parte dei

---

<sup>11</sup> Da un quarto a un terzo dei taxi sono utilizzati per il trasporto dei consumatori, mentre gli altri taxi sono utilizzati per il cosiddetto trasporto di gruppi target: trasporto su commissione, ad esempio, di studenti delle scuole, anziani e malati.

<sup>12</sup> Fonti: Ufficio olandese di statistica (CBS) e l'Autorità olandese dei veicoli (RDW).

<sup>13</sup> Nel settembre 2024, oltre il 26 % del numero totale di taxi era a emissioni zero, rispetto al 16 % di 1,5 anni prima. Più della metà dei veicoli di recente acquisto immatricolati come taxi nei primi mesi del 2024 sono a emissioni zero. Fonte: RDW.

<sup>14</sup> Il numero esatto di taxi che operano in ogni comune non è noto. Un'analisi condotta dall'Ufficio olandese CBS mostra che la maggior parte dei chilometri di taxi sono percorsi ad Amsterdam e che quasi la metà di tutti i chilometri di taxi sono percorsi nelle regioni Olanda settentrionale (Noord-Holland), Olanda meridionale (Zuid-Holland) e nel Brabante settentrionale (Noord-Brabant) insieme.

modelli, il costo di proprietà di un taxi a emissioni zero è già inferiore a quello di un modello analogo a combustibile fossile. In alcuni casi, i costi di acquisto possono essere più elevati, ma gli operatori devono recuperare tali costi<sup>15</sup>.

Gli operatori di taxi che guidano nelle zone ma non possono (ancora) soddisfare i requisiti di accesso possono richiedere un'esenzione in alcuni casi. Attuando una politica armonizzata in materia di esenzioni e istituendo uno sportello centrale per le domande di esenzione, i comuni cercano di mantenere bassi gli oneri normativi e amministrativi a carico degli operatori (cfr. punto 2.4).

I comuni che introducono una zona a emissioni zero per i taxi devono farla rispettare (cfr. punto 2.5). I comuni devono inoltre elaborare una politica di esenzione. I comuni che intendono introdurre una zona a emissioni zero per i taxi hanno indicato di voler delegare la loro autorità di esenzione allo sportello centrale per le esenzioni dalle zone a emissioni zero [Centraal Loket ontheffingen nul-emissiezones], che è in fase di istituzione nel contesto del programma di attuazione della logistica urbana (cfr. 2.4).

I comuni possono decidere liberamente se desiderano introdurre una zona a emissioni zero per i taxi. L'istituzione di una zona è quindi effettuata da un decreto sulla circolazione. In tale decreto, un comune giustifica l'efficacia e la proporzionalità di una zona, considera l'impatto sui residenti e sugli operatori e conducenti di taxi ed esamina se tutti i prerequisiti sono soddisfatti. Inoltre, il comune considera l'introduzione di una zona a emissioni zero per i taxi rispetto ad altre misure che possono migliorare la qualità dell'aria e la qualità della vita. I comuni che hanno sottoscritto l'accordo quadro, in consultazione con KNV e gli operatori locali di taxi, hanno elaborato un piano d'azione per l'introduzione di una zona a emissioni zero per i taxi. I requisiti applicabili all'adozione di un decreto sulla circolazione garantiscono inoltre che i comuni prendano con la dovuta cautela la decisione di istituire una zona a emissioni zero per i taxi. Il progetto di cooperazione del pool di esperti di logistica urbana (SPES) supporta i comuni nell'elaborazione di decreti sul traffico e fornisce modelli di decreti.

#### **2.2.4 Disposizioni transitorie per i taxi immatricolati prima del 2026**

Gli operatori di taxi che hanno investito in un veicolo a combustibili fossili negli ultimi anni avranno ancora qualche anno per passare a una variante a emissioni zero. I requisiti di accesso per le zone a emissioni zero per i taxi sono i seguenti:

- tutti i veicoli, nuovi o di seconda mano, immatricolati come taxi a decorrere dal 1° gennaio 2026 devono essere privi di emissioni per poter circolare nella zona.
- i taxi con classe di emissione 5 immatricolati prima del 1° gennaio 2026 hanno accesso alla zona fino al 1° gennaio 2027.
- i taxi con classe di emissione 6 immatricolati prima del 1° gennaio 2026 hanno accesso alla zona fino al 1° gennaio 2029<sup>16</sup>.

I requisiti di accesso sono stati elaborati in consultazione con le parti dell'accordo quadro. Si è cercato un equilibrio tra il conseguimento di un contributo sostanziale alla riduzione delle emissioni del traffico, da un lato, e la fattibilità per gli operatori di taxi, dall'altro. Sono stati presi in considerazione il costo totale di proprietà, il periodo di ammortamento dei taxi e la disponibilità di taxi a emissioni zero.

I requisiti di accesso si applicano a tutte le zone a emissioni zero per i taxi, indipendentemente dal momento in cui un comune introduce tale zona.

#### **2.3 Esenzione per i taxi accessibili a passeggeri in sedia a rotelle**

I proprietari di taxi accessibili a passeggeri in sedia a rotelle spesso non sono ancora in grado di soddisfare i requisiti di accesso delle zone a emissioni zero. I taxi accessibili alle

<sup>15</sup> Nel settore dei trasporti per gruppi destinatari, gli accordi contrattuali determinano la tempistica dell'investimento e il momento in cui i costi di acquisto vengono recuperati.

<sup>16</sup> La classe di emissione indica quanto è inquinante un veicolo. Più alta è la classe di emissione, minore è la quantità di sostanze inquinanti emessa.

persone in sedia a rotelle e a emissioni zero non sono ancora disponibili in misura sufficiente. Pertanto, i taxi accessibili alle persone in sedia a rotelle sono esentati dalla dichiarazione di chiusura per le zone a emissioni zero per i taxi fino al 2030. I taxi accessibili alle persone in sedia a rotelle sono identificati nel registro dei veicoli dal codice della carrozzeria SH, come designazione speciale per i taxi accessibili alle persone in sedia a rotelle, o dai codici speciali 70, 145, 146, 147 o 149. La scadenza dell'esenzione è riesaminata nel 2028 per determinare se a partire dal 2030 saranno disponibili modelli sufficienti a emissioni e a prezzi accessibili.

#### **2.4 Politica di esenzione armonizzata**

Oltre ai proprietari di taxi accessibili alle persone in sedia a rotelle, è probabile che vi siano altri operatori di taxi che non possono (ancora) soddisfare i requisiti di accesso delle zone a emissioni zero. In alcuni casi, i proprietari di questi taxi possono richiedere un'esenzione per guidare nelle zone a emissioni zero. Non è auspicabile che gli operatori di diversi comuni si trovino di fronte a politiche di esenzione diverse e a procedure di richiesta diverse. Per questo motivo, i comuni che introdurranno una zona a emissioni zero per i taxi, insieme al ministero delle Infrastrutture e della gestione delle risorse idriche, stanno concordando una politica armonizzata di esenzione che dovrà essere attuata congiuntamente dai comuni. Ciò riguarda, ad esempio, le esenzioni giornaliere per entrare in una zona a emissioni zero un certo numero di volte all'anno. Inoltre, vengono stipulati accordi per la concessione di esenzioni per un periodo più lungo, ad esempio nel caso in cui un operatore stia affrontando un fallimento o abbia acquistato un veicolo senza emissioni che non è ancora stato consegnato.

Viene preso in considerazione anche il trasporto di gruppi target, ovvero il trasporto su commissione di, ad esempio, studenti delle scuole, anziani e malati, effettuato da taxi. I comuni che intendono introdurre una zona a zero emissioni per i taxi stanno acquistando o acquisteranno i loro trasporti di gruppo target su una base a emissioni zero. Tuttavia, nelle zone devono essere presenti anche mezzi di trasporto per gruppi target che vengono acquistati, ad esempio, dai comuni circostanti o da altri soggetti. Alcuni di questi trasporti potrebbero non essere (ancora) conformi ai requisiti di accesso delle zone a emissioni zero a causa di accordi in corso con i loro clienti. È stato redatto un inventario di questo gruppo per conto del ministero delle Infrastrutture e della Gestione delle risorse idriche e dei comuni che istituiranno una zona a emissioni zero per i taxi. I comuni cooperano e si consultano con l'industria per sviluppare le condizioni per ottenere un'esenzione.

Si prevede che le esenzioni siano valutate dallo sportello centrale per le esenzioni dalle zone a emissioni zero, che è in fase di istituzione nell'ambito dell'agenda di attuazione della logistica urbana. I comuni che stanno introducendo una zona a emissioni zero per i taxi hanno indicato che delegheranno la loro autorità di esenzione allo sportello centrale. Gli operatori possono quindi rivolgersi a questo sportello per richiedere un'esenzione per uno o più comuni con una zona a emissioni zero. Ciò garantirà uniformità nella politica di esenzione, chiarezza e minori oneri amministrativi per gli operatori di taxi e i comuni stessi.

#### **2.5 Attuazione, supervisione e applicazione**

Il controllo all'ingresso in una zona a emissioni zero viene effettuato dal comune sulla base del numero di targa, di solito con telecamere e con il sistema di riconoscimento automatico delle targhe (ANPR) o attraverso l'impiego di speciali agenti investigativi. La violazione della dichiarazione di chiusura di una zona a emissioni zero può comportare l'imposizione di una sanzione pecuniaria ai sensi della legge sull'applicazione amministrativa delle norme sul traffico (legge Mulder). Il ministro della Giustizia e della sicurezza promuoverà l'inclusione di questo reato nella legge Mulder come reato sanzionabile.

#### **2.6 Oneri amministrativi e costi di conformità**

Nei Paesi Bassi sono impiegati circa 10 000 taxi per il trasporto di consumatori<sup>17</sup>. Tre quarti di loro probabilmente guidano (a volte) all'interno dei comuni che prevedono di istituire una zona a emissioni zero per i taxi. Oltre il 26 % di tutti i taxi era già a emissioni zero nel settembre 2024 e questa percentuale è ancora più elevata nei comuni che prevedono di istituire una zona a emissioni zero per i taxi. La stragrande maggioranza degli altri taxi appartiene alla classe di emissione 5 o 6. I proprietari di tali taxi potranno avvalersi delle disposizioni transitorie nei prossimi anni. Se dovessero comunque investire in un veicolo nuovo (a causa del periodo di ammortamento del loro veicolo), l'introduzione di zone a emissioni zero per i taxi li incoraggerebbe a scegliere un veicolo a emissioni zero. Il presente decreto non crea oneri amministrativi o costi di conformità aggiuntivi per questo gruppo.

Ci sarà un piccolo gruppo di operatori - una stima approssimativa è tra i 500 e i 700 - per i quali non si applicherà questa norma. Se vogliono circolare in una zona a emissioni zero, devono investire in anticipo in un veicolo a emissioni zero e devono quindi sostenere ulteriori oneri amministrativi e costi di conformità. Tali costi consistono nell'acquisto di un veicolo nuovo e in eventuali costi da sostenere per immatricolare tale veicolo come taxi e per trasmettere il numero di immatricolazione al comune. Supponendo un'ora di lavoro e una retribuzione oraria di 47 EUR, l'onere amministrativo totale per questo gruppo di operatori è pari a un massimo di 32 900 EUR (700 x 47 EUR) su base una tantum.

Oltre al piccolo gruppo di operatori che investono in anticipo in un veicolo a emissioni zero, vi sono costi associati alla richiesta di esenzione per gli operatori ammissibili. Il numero di esenzioni previste e la procedura di richiesta saranno ulteriormente valutati. Si prevede che vi saranno alcune centinaia di domande di esenzione all'anno. Supponendo 300 domande di esenzione all'anno, che richiedono in media mezz'ora ciascuna, l'onere amministrativo è di 7 050 EUR all'anno.

---

<sup>17</sup> Per i taxi utilizzati per il trasporto dei gruppi target, il governo centrale e i comuni mirano a un trasporto dei gruppi target a emissioni zero entro il 2025. Potrebbero esserci ancora trasporti per gruppi target che non sono ancora a emissioni zero e che operano nelle zone a emissioni zero per i taxi. I comuni che istituiranno una zona a emissioni zero per i taxi stanno elaborando le condizioni per ottenere un'esenzione per tale gruppo.

### **3. Il contenuto di un nuovo segnale stradale per le zone ambientali e le zone a emissioni zero**

#### **3.1 Introduzione e contesto del nuovo segnale stradale e dei cartelli supplementari associati**

Questa parte delle note esplicative riguarda l'adattamento della segnaletica stradale che indica una zona ambientale o una zona a emissioni zero.

Sia le zone ambientali che le zone a emissioni zero sono uno strumento per conseguire gli obiettivi in materia di clima e qualità dell'aria. Per poter stabilire tale zona, è necessario un segnale stradale che indichi la zona e specifichi a quali veicoli si applica la zona. Questo decreto sostituisce i precedenti segnali stradali per le zone ambientali e a emissioni zero con un nuovo segnale stradale a prova di futuro con la relativa segnaletica supplementare.

Il motivo per adattare la segnaletica stradale è triplice:

- in primo luogo, la segnaletica stradale precedentemente stabilita<sup>18</sup> per una zona a emissioni zero (C22c) è specificamente progettata per vietare i veicoli commerciali e gli autocarri. A causa della presenza di questo segnale, non è possibile aggiungere altre categorie di veicoli. Ciò è diventato problematico dal momento che ora i taxi, cfr. sezione 2, possono essere inclusi anche nelle zone a emissioni zero. Al fine di poter aggiungere taxi, ed eventualmente altri veicoli in futuro, è stato ora progettato un segnale più generico. Il segnale stradale precedentemente istituito per le zone a emissioni zero era praticamente e legalmente inoperabile per categorie di veicoli diverse dai veicoli commerciali e dagli autocarri raffigurati su di esso.
- Un altro motivo per adattare i cartelli (supplementari) è il fatto che se si dovesse istituire una zona a emissioni zero per i veicoli commerciali e gli autocarri con i vecchi cartelli e una zona ambientale per le autovetture diesel, i diversi cartelli (supplementari) sarebbero in conflitto per quanto riguarda i veicoli commerciali. Adattando i segnali, è possibile istituire sia una zona a emissioni zero per i veicoli commerciali e gli autocarri, sia una zona ambientale per le autovetture diesel.
- Infine, la coesistenza di due cartelli principali con cartelli supplementari diversi porterebbe a una segnaletica confusa e a una mancanza di chiarezza per l'utente della strada.

Il nuovo segnale stradale deve essere utilizzato per tutte le zone relative alle emissioni incluse nel RVV 1990. Ciò consente di indicare sia una zona ambientale che una zona a zero emissioni mediante i relativi cartelli supplementari. Il segnale stradale è adeguato alle esigenze future in modo che, senza modificare il segnale principale, sia infine possibile stabilire una zona a emissioni zero anche per altre categorie di veicoli<sup>19</sup>. Il presente decreto consente di aggiungere i taxi al regime di accesso alle zone a emissioni zero.

<sup>18</sup> Decreto del 29 ottobre 2019 che modifica il regolamento sulle norme di circolazione e sulla segnaletica stradale del 1990, il decreto sulle disposizioni amministrative in materia di circolazione stradale e il regolamento sul numero di immatricolazione in relazione all'armonizzazione delle zone ambientali (Bollettino delle leggi e dei decreti 2019, 398).

<sup>19</sup> L'istituzione di una zona a emissioni zero per le nuove categorie di veicoli è possibile solo dopo aver modificato il testo e la descrizione della segnaletica stradale nel RVV 1990. Con questa nuova progettazione a prova di futuro, sia gli oneri amministrativi che i costi comunali sono ridotti rispetto al sistema attuale. Il presente decreto consente di introdurre una zona a emissioni zero per i taxi.

Inoltre, questa modifica disaccoppia la zona ambientale per le autovetture diesel dai veicoli commerciali, consentendo di mantenere una zona ambientale separata per le autovetture o di istituire una in combinazione con una zona a emissioni zero per i veicoli commerciali e gli autocarri.

#### Sviluppi autonomi

Fatta eccezione per i taxi, il nuovo segnale stradale non incide sui regimi di accesso esistenti o sugli accordi che li riguardano<sup>20</sup>. Entro il 2025, diversi cartelli supplementari saranno già scaduti<sup>21</sup>. Ora che il presente decreto entra in vigore dopo tale data, tali cartelli non devono essere sostituiti da nuovi cartelli supplementari. Si tratta dei cartelli supplementari C22a1, C22a4, C22a6 e C22a8.

### **3.2 Schema**

Il nuovo segnale stradale è costituito da un segnale principale che è una variazione di un segnale di divieto esistente (C6: chiuso ai veicoli a motore con più di due ruote). Ciò sostituisce i segnali stradali esistenti per le zone ambientali e le zone a emissioni zero con un unico segnale stradale recante una dichiarazione di chiusura per i veicoli a causa dei requisiti in materia di emissioni. Si tratta di un segnale di divieto con l'immagine di un'auto e pennacchi di fumo. Come nell'attuale sistema di zone ambientali e zone a emissioni zero, questo segnale stradale è sempre combinato con uno o più cartelli supplementari che mostrano combinazioni di categorie di veicoli, classi di emissione e carburanti. I cartelli supplementari indicano a quali categorie di veicoli con quale classe di emissione si applica la zona (regime di accesso).

*Nuovo segnale stradale e segnali supplementari meglio allineati con BABW e RVV 1990.*

Il nuovo segnale stradale e i relativi segnali supplementari sono migliori dei precedenti segnali per le zone ambientali, in linea con le norme esistenti per i segnali e i segnali supplementari nel BABW (articolo 8, paragrafo 2, lettera b)) e nel RVV 1990 (articolo 67, paragrafo 1, lettera b)).

I segnali supplementari indicano a quali veicoli si applica la dichiarazione di chiusura. Ciò è in contrasto con i segnali precedenti che indicavano quali veicoli erano consentiti. Nel nuovo sistema, i segnali supplementari indicano sempre a quali veicoli e in quali condizioni (quale classe di emissione) si applica la dichiarazione di chiusura. I colori delle classi di emissione indicate sui cartelli supplementari sono in linea con il sistema esistente nel RVV 1990.

Con il presente decreto, a decorrere dal 1° gennaio 2026, è soppressa la segnaletica esistente prevista per le zone a emissioni zero e le zone ambientali con relativa segnaletica supplementare e si applica la nuova segnaletica stradale con relativa segnaletica supplementare di cui all'allegato 1 dell'articolo I, parte E, paragrafo 2, del presente decreto.

Il presente decreto entra in vigore il 1° gennaio 2026. La segnaletica è soggetta a una misura transitoria temporanea di 6 mesi per i comuni con una zona ambientale esistente. I comuni che al 1° gennaio 2026 dispongono già di una zona ambientale per i veicoli commerciali e gli autocarri devono aver collocato la nuova segnaletica (supplementare) e, se necessario, aver adottato un nuovo decreto sulla circolazione entro il 1° luglio 2026. In questo modo, i comuni hanno abbastanza tempo per posizionare i segnali

---

<sup>20</sup> Decreto del 29 giugno 2023 che modifica il regolamento sulle norme di circolazione e sulla segnaletica stradale del 1990 in relazione alle condizioni temporanee e alle disposizioni transitorie per le zone a emissioni zero (decreto temporaneo sulle zone a emissioni zero) (Bollettino delle leggi e dei decreti 2023, 241).

<sup>21</sup> Cfr. articolo 86 quinquies, paragrafo 2 (vecchio) e paragrafo 3 (vecchio) del RVV 1990.

corretti senza avere segnali diversi con lo stesso significato per le strade per un periodo prolungato.

### **3.3 Impatto**

L'introduzione del nuovo segnale stradale e dei relativi segnali supplementari per le zone ambientali e le zone a emissioni zero risolve tre problemi. In primo luogo, sarà possibile aggiungere nuove categorie di veicoli, a partire dai taxi, alla segnaletica delle zone a emissioni zero. Inoltre, sarà possibile introdurre una zona ambientale esclusivamente per le autovetture diesel nelle aree in cui i veicoli commerciali sono soggetti a una zona a emissioni zero. Infine, si eviterà un'accozzaglia di segnali stradali con segnali supplementari. Per una zona ambientale e una zona a emissioni zero, è sufficiente un segnale con uno o più segnali supplementari.

### **3.4 Attuazione, supervisione e applicazione**

Il nuovo segnale stradale e la relativa segnaletica supplementare entrano in vigore a decorrere dal 1° gennaio 2026. A partire dalla pubblicazione del decreto, saranno avviate campagne di informazione per aumentare la consapevolezza della nuova segnaletica. I proprietari dei veicoli sono informati sui siti web nazionali per le zone ambientali e a emissioni zero ([www.milieuzones.nl](http://www.milieuzones.nl) e [www.opwegnaarzes.nl](http://www.opwegnaarzes.nl)) in merito alle zone ambientali e a emissioni zero istituite dai comuni, alle norme applicabili e alla relativa segnaletica. Tali siti web forniscono inoltre una panoramica delle zone ambientali e a emissioni zero e della combinazione del nuovo segnale principale con i nuovi segnali supplementari.

La comunicazione non deve provenire solo dal governo nazionale. I singoli comuni e le associazioni di categoria devono coinvolgere i propri collegi elettorali nella nuova segnaletica delle zone ambientali e delle zone a emissioni zero e informarli al riguardo.

### **3.5 Impatto finanziario**

I comuni che scelgono di introdurre una zona ambientale o una zona a emissioni zero possono stimare l'impatto finanziario e gli oneri amministrativi derivanti da tale modifica. L'entità di tale impatto dipende dal processo decisionale concreto, ma per il momento si stima che sia limitato, in quanto i comuni che desiderano introdurre una zona a emissioni zero a partire dal 2025 dovrebbero in ogni caso investire nella sostituzione e nell'installazione del segnale per la zona a emissioni zero. Anche i comuni che mantengono solo una zona ambientale devono introdurre una nuova segnaletica. Poiché molti di loro stanno comunque stringendo i requisiti di accesso in quel momento, la nuova segnaletica fa già parte della pianificazione.

## **4. Discussione, consulenza, consultazione, esame preliminare e notifica**

In vista di questo decreto, la segnaletica è stata discussa con i comuni, il servizio nazionale di segnaletica (NBd), il ministero della Giustizia e della sicurezza, l'Ufficio centrale di elaborazione della procura (CVOM) e il Rijkswaterstaat.

Sono stati presi in considerazione anche gli sviluppi europei nell'armonizzazione della segnaletica per le aree con accesso limitato al traffico. Questo include un consiglio sull'uso di un cartello principale con un'auto *en face* con gas di scarico (come mostrato nell'attuale cartello principale) e sotto di esso i veicoli a cui si applica il cartello principale (come mostrato nell'attuale sistema). Questo sistema è attualmente in fase di sviluppo e non è ancora stato istituito in misura definitiva. L'introduzione delle zone a emissioni zero nei Paesi Bassi precede lo sviluppo delle normative europee e internazionali. Il nuovo segnale principale è simile a quello utilizzato nelle Fiandre per una zona a basse emissioni.

Inoltre, l'efficacia e la comprensibilità del segnale principale e dei vari segnali supplementari sono state valutate mediante un'indagine presso gli utenti, nella quale i partecipanti erano rappresentativi dell'intera popolazione di utenti della strada sulle autostrade olandesi. I risultati mostrano che il segnale principale è fortemente associato all'inquinamento, dove risulta chiaro che i veicoli meno inquinanti e i veicoli con carburante pulito (elettrico e idrogeno) sono autorizzati a circolare indipendentemente dal tipo di segnale supplementare. Vi sono inoltre indicazioni del fatto che i partecipanti non sono in grado di interpretare correttamente il sistema, ad esempio, "3 e inferiore" o "4 e superiore" in relazione alla classe di veicolo in cui guidano (la classe 3 è superiore o inferiore alla classe 4 e/o la classe 3 o la classe 4 è più pulita o più inquinante?). Al fine di ridurre il rischio di ambiguità, si è deciso di indicare esplicitamente sui nuovi segnali supplementari le classi di emissione cui si applica la zona ambientale. Questo per evitare che gli utenti della strada commettano errori riguardo alla logica di quali classi di emissione sono più alte o più basse e quali classi di emissione sono più pulite o più inquinanti.

L'indagine tra gli utenti conclude che con le modifiche proposte alla segnaletica e un'adeguata campagna informativa, gli utenti della strada potrebbero commettere meno errori e la comprensibilità e la chiarezza della nuova segnaletica saranno aumentate.

#### *4.1 Test PMI*

Il 31 gennaio 2023, nell'ambito del test PMI, si sono tenute discussioni con sei PMI in merito all'intenzione di introdurre zone a emissioni zero per i taxi. Le PMI sono attive nel mercato dei taxi per i consumatori e nel trasporto di gruppi target, in varie parti dei Paesi Bassi. I partecipanti alle discussioni sono favorevoli riguardo al decreto. Approvano le ambizioni di sostenibilità sottostanti e sono del parere che i piani siano fattibili, ma nutrono una serie di preoccupazioni.

Il primo è che i taxi per passeggeri in sedia a rotelle e i taxi per il trasporto di pazienti reclinati siano esentati e che la scadenza di tale esenzione nel 2030 sia riesaminata in tempo utile per determinare se sono disponibili sufficienti taxi per persone in sedia a rotelle a prezzi accessibili e a emissioni zero. Tale aspetto sarà riesaminato nel 2028, cfr. sezione 2.3.

Una seconda preoccupazione dei partecipanti è la necessità di disporre di sufficienti infrastrutture di ricarica, comprese le cosiddette stazioni di ricarica rapida, possibilmente soprattutto per i taxi. I comuni facilitano la disponibilità di un'infrastruttura di ricarica sufficiente e la coordinano con il gestore della rete e le parti interessate del mercato, come stabilito anche nel quadro dell'accordo. Il governo centrale collabora anche con queste parti nell'ambito della cosiddetta Agenda dell'infrastruttura di ricarica nazionale (NAL). Le esigenze di ricarica dei taxi sono prese in considerazione nell'inventario delle infrastrutture di ricarica richieste in questo contesto. La NAL mira a garantire che lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica nei Paesi Bassi sia in linea con la crescita di tutti i tipi di trasporto elettrico, con l'obiettivo primario di fornire opzioni di ricarica sufficienti. Nell'accordo di cooperazione NAL sono stati presi accordi concreti tra il governo centrale e le regioni al riguardo<sup>22</sup>.

Per le PMI è importante prestare particolare attenzione ai trasporti per i gruppi target. A loro avviso, questo serve come forma di trasporto pubblico per le persone che non possono utilizzare i mezzi pubblici regolari. La guida priva di emissioni non dovrebbe andare a scapito del servizio fornito a queste persone, ad esempio, perché la ricarica sarebbe necessaria durante un viaggio. È importante che i clienti del gruppo target dei

---

<sup>22</sup> Documenti parlamentari II 2021/22, 31305, n. 351; [www.agendalaadinfrastructuur.nl](http://www.agendalaadinfrastructuur.nl).



trasporti (soprattutto i comuni) prestino attenzione a questo aspetto. Nel quadro del patto e dell'accordo amministrativo sui trasporti a zero emissioni per gruppi target, i clienti dei trasporti per gruppi target sono incoraggiati e assistiti dal governo centrale nell'acquisto di trasporti a zero emissioni<sup>23</sup>.

Nel panel dedicato alle PMI si è discusso anche del fatto che, per ridurre l'onere amministrativo per le PMI, è importante che ci sia un unico sportello per la richiesta di esenzione e che tutti i comuni con una zona a emissioni zero per i taxi applichino la stessa politica di esenzione. I partecipanti hanno sottolineato che esistono taxi che operano in tutto il Paese e che dovrebbe pertanto essere possibile ottenere un'esenzione per tutte le zone a emissioni zero valida per un periodo più lungo. Tale contributo delle PMI è preso in considerazione nello sviluppo della politica di esenzione.

#### *4.2 Consultazione via Internet*

Dal 18 agosto al 15 settembre 2023 si è svolta una consultazione via Internet sul progetto di decreto. È stato ricevuto un numero totale di 15 reazioni. Hanno risposto quattro persone, sette imprese o rappresentanti di imprese e quattro comuni. Sebbene le risposte siano generalmente positive circa la possibilità per i comuni di istituire una zona a emissioni zero per i taxi, le parti richiamano l'attenzione su una serie di punti.

Tre risposte indicano che i requisiti di accesso, come spiegato nella sezione 2.2.4, si applicano a ciascuna zona a emissioni zero per i taxi indipendentemente dal momento in cui un comune istituisce tale zona. Secondo un'organizzazione ombrello, ciò significa che gli operatori possono essere informati poco prima dell'introduzione di una zona che il loro taxi non è autorizzato a operare all'interno della zona in questione. Un comune chiede che i requisiti di accesso di una zona dipendano dal momento della sua costituzione. Questa alternativa non è stata scelta. Requisiti di accesso uniformi per tutte le zone a emissioni zero impediscono agli operatori di trovarsi di fronte a situazioni diverse in zone a emissioni zero diverse. Il regime transitorio uniforme si basa sulla flotta nazionale di taxi e sul periodo medio di ammortamento dei taxi. I comuni devono comunicare e consultarsi con l'industria locale dei taxi in tempo utile se desiderano istituire una zona a emissioni zero. Se necessario, un comune può concedere temporaneamente ulteriori esenzioni.

Un comune chiede perché i requisiti di accesso specifichino la data del 1° gennaio 2025.<sup>24</sup> Questo è stato scelto in consultazione con i comuni, i rappresentanti del settore dei taxi e altre parti interessate, e dopo aver studiato la disponibilità e il costo di proprietà dei taxi a emissioni zero. La data scelta coincide con il momento in cui i comuni possono istituire una zona a emissioni zero per i taxi, che a sua volta coincide con il momento in cui può essere istituita una zona a emissioni zero per veicoli commerciali e autocarri.

Un privato si chiede perché non siano state scelte politiche più generiche. Il governo centrale ha scelto di rendere il trasporto commerciale più ecologico nelle città in primo luogo, perché questo è il più efficiente ed economico. Due (rappresentanti di) società di taxi sottolineano l'importanza di un'infrastruttura di ricarica (veloce) sufficiente e di tariffe di ricarica basate sul mercato. Uno di loro desidererebbe una "politica di esenzione ampia" e un comune ha formulato due osservazioni sulla politica di esenzione. La politica di esenzione è in fase di formulazione insieme ai comuni e in consultazione con l'industria.

In generale, il sistema per il segnale proposto non è messo in discussione, ma sono richiesti ulteriori chiarimenti. Inoltre, alcune parti hanno suggerito di perfezionare la formulazione e il segnale stradale con i relativi cartelli supplementari e di chiarire le note esplicative. Molti di questi suggerimenti sono stati adottati.

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

<sup>24</sup> Inizialmente, il piano prevedeva la creazione di zone a emissioni zero per i taxi a partire dal 1° gennaio 2025. Nel frattempo, tale data è stata rinviata al 1° gennaio 2026.

Per quanto riguarda il sistema di utilizzo dei colori e di visualizzazione delle classi di emissione sulla segnaletica stradale e sui relativi cartelli supplementari, una risposta specifica è stata presentata da un privato. Questo suggerimento è stato incluso come considerazione in precedenza nella fase di preparazione. La scelta finale del sistema è stata fatta sulla base del giudizio di esperti, come il servizio nazionale di segnaletica, i comuni e la polizia, e del test degli utenti. Il test degli utenti ha dimostrato che il cartello supplementare è più facile da interpretare se vengono mostrate tutte le classi di emissione che non hanno accesso. È stato inoltre deciso di utilizzare i colori già assegnati alle classi di emissione nel RVV 1990 e registrati sui cartelli supplementari esistenti. La scelta di cambiare il sistema dei segni supplementari da “autorizzati” a “vietati” è stata effettuata in linea con il sistema esistente nel RVV 1990. Questo non mostra le classi di emissione che hanno accesso.

Sono state ricevute risposte critiche, anche riguardo al numero di segnali in combinazione con il segnale stradale per le zone ambientali. Tuttavia, il segnale stradale proposto con i relativi segnali supplementari sostituisce con precisione la segnaletica stradale sia per le zone a emissioni zero per la logistica urbana (C22c), sia per le zone ambientali (C22a), al fine di evitare un numero eccessivo di segnali stradali.

La risposta di un gruppo di interesse che chiede di includere esplicitamente le macchine mobili e i trattori tra le categorie di veicoli consentiti nella segnaletica supplementare non porta a una modifica, poiché le macchine mobili e i trattori non sono soggetti al regime delle zone a emissioni zero. Per il momento non è così, per questo motivo non sono stati aggiunti.

Un comune chiede flessibilità per quanto riguarda la segnaletica supplementare. Al fine di renderlo il più chiaro possibile per gli utenti della strada, è necessario che i segnali supplementari per le zone ambientali e le zone a emissioni zero siano gli stessi ovunque.

A seguito delle risposte dei comuni per combinare finestre temporali, zone pedonali e zone a emissioni zero in un unico segnale stradale, sono state tenute discussioni con i comuni interessati. Il problema della combinazione di segnali per le zone a emissioni zero e altri tipi di aree non può essere risolto adattando i segnali principali o supplementari per le zone a emissioni zero. Il segnale supplementare indica a quali veicoli si applica il segnale principale. Limitare il tempo del segnale supplementare significherebbe che il segnale principale non si applica al di fuori di tali orari. I comuni possono tuttavia stabilire una finestra temporale all'interno di una zona a emissioni zero.

Le risposte alle zone a emissioni zero per la logistica urbana e le eventuali esenzioni per alcune categorie di veicoli non rientrano nell'ambito di applicazione del presente decreto e non comportano modifiche della segnaletica stradale.

#### *4.3 Test ATR (Consiglio consultivo sugli oneri normativi)*

Il 14 settembre 2023, il collegio consultivo ha emesso un parere normativo sul progetto di decisione. Il consiglio raccomanda che il decreto sia presentato dopo che siano stati presi in considerazione una serie di punti di consulenza.

In primo luogo, il comitato raccomanda di garantire che i comuni che istituiscono una zona a emissioni zero per i taxi facilitino infrastrutture di ricarica e capacità di rete sufficienti. Il quadro dell'accordo stabilisce che i comuni facilitino la disponibilità di infrastrutture di ricarica sufficienti e si consultino con gli operatori di taxi locali per determinare se sono soddisfatte le condizioni preliminari per una zona a emissioni zero (compresa un'infrastruttura di ricarica sufficiente). Nell'elaborare il decreto sulla circolazione, con il quale i comuni istituiscono successivamente una zona a emissioni zero per i taxi, verificano anche se sono state soddisfatte tutte le condizioni preliminari. È possibile presentare obiezioni e ricorsi contro un decreto sulla circolazione. La sezione 4.1 spiega cosa stanno facendo il governo centrale e i comuni per garantire un'infrastruttura di ricarica e una capacità di rete sufficienti.

In secondo luogo, il comitato raccomanda di organizzare un regime di accesso unico e uniforme (comprese le esenzioni) insieme ai comuni. Il modo in cui ciò avviene è illustrato nelle sezioni 2.2.4 e 2.4.

Il comitato raccomanda inoltre di affrontare le disposizioni finanziarie e fiscali per gli operatori di taxi e gli accordi con i comuni riguardanti la comunicazione su questo. Gli operatori possono utilizzare il regime di indennità per investimenti ambientali (MIA) per effettuare investimenti efficienti sotto il profilo fiscale in attività commerciali rispettose dell'ambiente. Nel 2024, il MIA potrebbe essere utilizzato per l'acquisto di un taxi elettrico o alimentato a idrogeno con nove posti o per il trasporto di persone in sedia a rotelle. Ogni anno, gli asset aziendali idonei al MIA vengono ridefiniti. Ciò dipende, tra le altre cose, dai costi aggiuntivi di un bene aziendale ecologico. Maggiori informazioni sono disponibili sul sito [www.rvo.nl/miavamil](http://www.rvo.nl/miavamil). I comuni possono offrire ulteriori agevolazioni finanziarie agli operatori e comunicano di conseguenza.

Infine, il consiglio raccomanda di completare i costi (di regolamentazione) per le imprese. Se i comuni decidono di istituire una zona a emissioni zero per i taxi, devono chiarire l'impatto sugli operatori nel decreto sulla circolazione e ponderarlo con altri interessi, cfr. ulteriore sezione 2.6.

#### *4.4 Esame preliminare*

Il 1° dicembre 2023 il progetto di decreto è stato sottoposto all'esame preliminare del Senato e della Camera dei rappresentanti degli Stati generali sulla base dell'articolo 2 ter del codice della strada. L'11 settembre 2024, la Camera dei rappresentanti ha chiesto in che misura il progetto di decreto è in linea con le intenzioni politiche. A questa domanda è stata data risposta l'8 ottobre 2024. Tale risposta è stata quindi iscritta all'ordine del giorno del dibattito del comitato sul tema dei trasporti sostenibili del 17 ottobre 2024. La risposta non ha portato a ulteriori risposte.

#### *4.5 Notifica [XX]*

Lo schema del presente decreto è stato presentato alla Commissione europea in data [XX] (notifica n. XX), ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 settembre 2015, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione (GUUE 2015, L 241).

A norma dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva sopra menzionata, è stato in seguito osservato un periodo sospensivo di 3 mesi, terminato il [XX].

## **II. Note esplicative per articolo**

### **Articolo I (RVV 1990)**

#### **Parte A (Articolo 86 quinquies del RVV 1990)**

##### **Sottosezioni 1 e 4**

Il precedente segnale per una zona ambientale e il segnale per una zona a emissioni zero sono stati sostituiti da un nuovo segnale stradale che indica una zona ambientale e/o una zona a emissioni zero con una nuova combinazione alfanumerica. I cartelli supplementari elencati nell'allegato 1 determinano quale categoria di veicolo e tipo di zona si applicano. È possibile combinare una zona ambientale e una zona a emissioni zero. Una zona ambientale, in un'area con una zona a emissioni zero, può ora essere istituita solo per le autovetture diesel. In tale area, una zona a emissioni zero si applica ai veicoli commerciali e una zona ambientale si applica alle autovetture diesel. In tutti i casi, il segnale stradale C22e è combinato con uno o più segnali supplementari (da C22e1 a C22e10).

#### **Sottoparte 1**

Il termine olandese “bussen” è sostituito da “autobussen”. La nozione di “autobussen” è sempre stata intesa e definita anche all’articolo 1 del RVV 1990. Il termine deve inoltre essere menzionato nella descrizione dei segnali supplementari.

#### Sottoparte 2

L’entrata in vigore del presente decreto il 1° gennaio 2026 consente la scadenza dei precedenti paragrafi 2 e 3 dell’articolo 86 quinquies e la rinumerazione degli altri paragrafi. Infatti, il decreto del 29 ottobre 2019<sup>25</sup> ha già dichiarato che i paragrafi 2 e 3 originari cesseranno di applicarsi dopo il 1° gennaio 2022 e il 1° gennaio 2025, rispettivamente.

#### Sottoparte 3

Questa parte dell’articolo indica quali segnali supplementari possono essere collocati. Non sono possibili combinazioni con altri segnali supplementari per le zone ambientali e le zone a emissioni zero. I segni supplementari C22e2, C22e4 e C22e5 hanno un nuovo significato. Gli altri segnali supplementari (C22e1 e da C22e6 a C22e10) sostituiscono i segnali supplementari esistenti con lo stesso significato.

C22e2 indica che i taxi possono essere aggiunti anche come categoria di veicoli a cui si applica la zona a emissioni zero.

I cartelli supplementari C22e4 e C22e5 consentono una zona ambientale che si applica solo alle autovetture diesel. Di conseguenza, in un’area con una zona a emissioni zero per i veicoli commerciali, può applicarsi anche una zona ambientale per le autovetture diesel.

Gli altri nuovi segnali supplementari sostituiscono i segnali supplementari esistenti e hanno quindi lo stesso significato della versione precedente dei segnali. Il segnale supplementare C22e6 sostituisce il vecchio segnale C22a2, C22e7 sostituisce il vecchio segnale C22a3, C22e8 sostituisce il vecchio segnale C22a5, C22e9 sostituisce il vecchio segnale C22a7, e infine, il nuovo segnale supplementare C22e10 sostituisce il vecchio segnale C22a9.

Non vi è ancora alcun segnale supplementare C22e3. Questo numero non è ancora utilizzato in modo da poter aggiungere in futuro un nuovo segnale supplementare con una nuova categoria di veicoli a cui si applica la zona a emissioni zero.

### Parte B (articolo 86 sexies del RVV 1990)

#### Sottoparte 1

Questo articolo disciplina quali categorie di veicoli possono essere incluse in una zona a emissioni zero. Solo i veicoli commerciali, gli autocarri e i taxi a emissioni zero possono entrare in una zona a emissioni zero. L’articolo garantisce che il nuovo segnale stradale C22e, che si applica anche alle zone ambientali, possa applicarsi anche alle zone a emissioni zero. L’adattamento del testo e del nuovo segnale stradale con segnaletica supplementare deve consentire di aggiungere i taxi alle zone a emissioni zero. Come per le zone ambientali, il regime di accesso per una zona a emissioni zero è indicato da un segnale stradale in combinazione con un segnale supplementare. Il segnale supplementare indica chiaramente a quale veicolo si applica la zona ambientale o la zona a emissioni zero. È consentito utilizzare solo i cartelli supplementari qui inclusi in una zona ambientale o in una zona a emissioni zero. Una zona a emissioni zero per i taxi è pertanto sempre accompagnata da una zona a emissioni zero per i veicoli commerciali e gli autocarri. Vedere anche le note esplicative di cui alla parte B, sottoparti 1 e 4.

---

<sup>25</sup> Decreto del 29 ottobre 2019 che modifica il regolamento sulle norme di circolazione e sulla segnaletica stradale del 1990, il decreto sulle disposizioni amministrative in materia di circolazione stradale e il regolamento sul numero di immatricolazione in relazione all’armonizzazione delle zone ambientali (Bollettino delle leggi e dei decreti 2019, 398).

#### Sottoparte 2

I cartelli supplementari C22e1 e C22e2 indicano la categoria di veicoli a cui si applica la zona a emissioni zero. Non esiste ancora un segnale stradale C22e3, quindi un nuovo segnale supplementare con una categoria di veicoli aggiuntiva può essere aggiunto alla zona a emissioni zero in futuro. Il segnale supplementare C22e1 ha lo stesso significato del vecchio segnale supplementare C22c1. Il nuovo cartello supplementare C22e2 stabilisce una zona a emissioni zero che si applica anche ai taxi.

#### Sottoparte 3

Aggiungendo i nuovi paragrafi 8 e 9, è previsto un periodo transitorio per alcuni taxi che sono già stati registrati come taxi prima del 1° gennaio 2026 e che non sono ancora privi di emissioni. Si tratta di taxi con classe di emissione 5 che mantengono l'accesso fino al 31 dicembre 2026 e di taxi con classe di emissione 6 che mantengono l'accesso alla zona a emissioni zero dei taxi fino al 31 dicembre 2028. L'esenzione garantisce che i taxi già registrati possano continuare ad accedere alla zona a emissioni zero per qualche altro anno. L'esenzione non è destinata ai taxi immatricolati dopo l'entrata in vigore della possibilità di istituire zone a emissioni zero.

#### Parte C

Poiché i segnali esistenti per una zona ambientale e una zona a emissioni zero sono sostituiti da un nuovo segnale stradale con un nuovo numero, questo articolo è stato modificato.

#### Parte D

Per dare all'operatore stradale il tempo di adeguare la segnaletica stradale, quella precedente rimane valida per altri 6 mesi. Questo periodo transitorio limitato è stato scelto, da un lato, per non sopraffare i comuni con nuovi segnali, ma, dall'altro, per offrire rapidamente ai cittadini e alle imprese l'uniformità della nuova segnaletica stradale.

#### Parte E

I vecchi segnali stradali per le zone ambientali (C22a) e le zone a emissioni zero (C22c) sono sostituiti da un nuovo segnale stradale (C22e) con i relativi segnali supplementari. La fine di una zona ambientale o di una zona a emissioni zero è indicata dal nuovo segnale stradale C22f.

### **Articolo II (BABW)**

#### Parte A

(Articolo 8, paragrafo 4, del BABW)

I precedenti segnali stradali C22a, per le zone ambientali, e C22c, per le zone a emissioni zero, sono sostituiti da un nuovo segnale stradale C22e. Questo nuovo segnale, come i segnali precedenti C22a e C22c, può essere collocato solo con uno o più cartelli supplementari di cui agli articoli 86d e 86e del RVV 1990. Poiché i cartelli supplementari C22e4 e C22e5 possono essere collocati solo in combinazione con i cartelli supplementari per una zona a emissioni zero, una zona ambientale per le autovetture diesel può essere istituita solo nel caso di una zona a emissioni zero per veicoli commerciali e autocarri o taxi. In assenza di una zona a emissioni zero, rimane la

possibilità di istituire una zona ambientale per le autovetture diesel e i veicoli commerciali.

#### Parte B

(Articolo 9, paragrafo 1, del BABW)

Con questa modifica dell'articolo 9, paragrafo 1, del BABW, i comuni possono collocare la parola "zona" sopra il nuovo segnale stradale C22e, come in precedenza per i segnali C22a e C22c, ad esempio con un'indicazione della zona in questione.

### **Articolo III**

Il presente decreto entra in vigore il 1° gennaio 2026. Questa data è stata scelta in consultazione con i comuni, i rappresentanti del settore dei taxi e altre parti interessate, e dopo aver studiato la disponibilità e il costo di proprietà dei taxi a emissioni zero. La data di entrata in vigore si inserisce nel sistema delle date fisse di modifica normativa. Tale data tiene conto del periodo minimo di attuazione di 3 mesi tra la pubblicazione e l'entrata in vigore che si applica ai sensi del codice delle relazioni interamministrative [Code Interbestuurlijke Verhoudingen] ai regolamenti che sono direttamente pertinenti per le autorità locali e regionali. L'articolo I, parte D, è abrogato il 1° luglio 2026; cfr. note esplicative relative all'articolo I, lettera D.

IL SOTTOSEGRETARIO DI STATO ALLE INFRASTRUTTURE E ALLA GESTIONE DELLE  
RISORSE IDRICHE,