

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

OSNUTEK 19-12-24

Sklep z dne [...]

Sklep o spremembi uredbe o prometnih predpisih in prometnih znakih iz leta 1990 in sklepa o cestnem prometu (upravne določbe) v zvezi z razširitvijo brezemisijских con na taksije in uvedbo novega prometnega znaka ter povezanih dopolnilnih znakov za okoljske cone in brezemisijske cone

Na priporočilo št. lenW/BSK- državnega sekretarja za infrastrukturo in vodno gospodarstvo z dne 23. januarja 2024 oddelek za upravne in pravne zadeve – ob upoštevanju člena 13(1) in člena 14(1) zakona o cestnem prometu iz leta 1994 (Wegenverkeerswet), ob upoštevanju mnenja svetovalnega oddelka državnega sveta (mnenje z dne [...], št. [...]), ob upoštevanju podrobnega poročila št. lenW/BSK- državnega sekretarja za infrastrukturo in vodno gospodarstvo –

potrjuje in odreja naslednje:

ČLEN I

Uredba o prometnih predpisih in prometnih znakih iz leta 1990 se spremeni:

A

Člen 86d se spremeni:

1. Odstavek 1 se glasi:
Razglasitev zaprtja s prometnim znakom C22e iz Priloge 1 zaradi okoljske cone velja za osebna vozila, gospodarska vozila, tovornjake ali avtobuse z dizelskim motorjem.
2. Odstavka 2 in 3 se črtata, odstavki 4 do 6 pa se preštevilčijo v odstavke 2 do 4.
3. Odstavek 2 (nov) se glasi:
Pod prometni znak C22e se namestijo dopolnilni znaki C22e4, C22e5, C22e6, C22e7, C22e8, C22e9 ali C22e10 iz Priloge 1.

4. V odstavku 4 (novem) se „C22a“ nadomesti s „C22e“.

B

Člen 86e se spremeni:

1. Odstavek 1 se glasi:
Razglasitev zaprtja s prometnim znakom C22e iz Priloge 1 zaradi brezemisijske cone velja za gospodarska vozila in tovornjake ali taksije, razen za brezemisijska vozila.
2. Odstavek 2 se glasi:
Pod prometni znak C22e se namestita dopolnilna znaka C22e1 ali C22e2 iz Priloge 1.
3. V odstavku 5(a) se besedilo „odstavek 5“ nadomesti z „odstavek 3“.
4. Členu se dodata dva naslednja odstavka:
 8. Do 31. decembra 2026 se odstavek 1 ne uporablja za taksije z emisijskim razredom 5, registrirane kot taksiji pred 1. januarjem 2026.
 9. Do 31. decembra 2028 se odstavek 1 ne uporablja za taksije z emisijskim razredom 6, registrirane kot taksiji pred 1. januarjem 2026.

C

V členu 87 se besedilo „C22a, C22c“ nadomesti s „C22e“.

D

Za členom 96a se vstavi naslednji nov člen:

Člen 96b

Prometni znaki, postavljeni pred začetkom veljavnosti sklepa z dne [...] 2025 o spremembi uredbe o prometnih predpisih in prometnih znakih iz leta 1990 ter sklepa o cestnem prometu (upravne določbe) v zvezi z razširitvijo brezemisijskih con na taksije in uvedbo novega prometnega znaka ter povezanih dopolnilnih znakov za okoljske cone in brezemisijske cone [Besluit nul-emissiezone taxi en nieuw verkeersbord milieuzone en nul-emissiezone] (Bilten zakonov in uredb iz leta 2025, XXX), ki niso v skladu s to uredbo, so v skladu z uredbo o prometnih predpisih in prometnih znakih iz leta 1990, kot je veljala na dan pred začetkom veljavnosti te spremembe.

E

Priloga 1 se spremeni:

1. Prometni znaki C22a do C22d in povezani opisi prenehajo veljati.
2. Znaki, opisi in številke iz Priloge 1 k temu sklepu se vstavijo za prometnim znakom C22.

ČLEN II

Sklep o cestnem prometu (upravne določbe) (BABW) se spremeni:

A

Člen 8(4) se glasi:

Ob prometnem znaku C22e iz Priloge 1 k RVV 1990 se namesti eden ali več dopolnilnih znakov iz členov 86d in 86e RVV 1990. Dopolnilna znaka C22e4 in C22e5 se lahko namestita le v kombinaciji z dopolnilnima znakoma C22e1 ali C22e2.

B

V členu 9(1) se besedilo „C6 do C22c“ nadomesti z besedilom „C6 do C22e“.

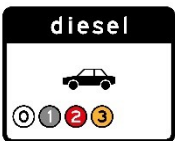
ČLEN III

Ta sklep začne veljati 1. januarja 2026. Člen I(D) preneha veljati 1. julija 2026.

S tem odrejam, da se ta sklep in povezane pojasnjevalne opombe objavijo v uradnem listu.

DRŽAVNI SEKRETAR ZA INFRASTRUKTURO IN VODNO GOSPODARSTVO

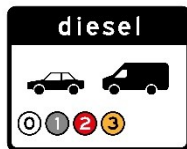
Priloga 1 k členu I, del E, poddel 2, sklepa o spremembi uredbe o prometnih predpisih in prometnih znakih iz leta 1990 ter sklepa o cestnem prometu (upravne določbe) v zvezi z razširitvijo brezemisijevskih con na taksije in uvedbo novega prometnega znaka ter povezanih dopolnilnih znakov za okoljske cone in brezemisijevske cone

Opis	znaka	C22e
		Zaprto za osebna vozila, gospodarska vozila, tovornjake, avtobuse ali taksije zaradi emisijskih zahtev (okoljska cona ali brezemisijevska cona)
Opis	znaka	C22e1
		Dopolnilni znak za C22e: brezemisijevska cona za gospodarska vozila in tovornjake, dostopna vozilom brez emisij
Opis	znaka	C22e2
		Dopolnilni znak za C22e: brezemisijevska cona za gospodarska vozila, tovornjake in taksije, dostopna vozilom brez emisij
Opis	znaka	C22e4
		Dopolnilni znak za C22e: okoljska cona za dizelska osebna vozila, dostopna emisijskim razredom 4 do 6
Opis	znaka	C22e5
		Dopolnilni znak za C22e: okoljska cona za dizelska osebna vozila, dostopna emisijskima razredoma 5 in 6

Opis

znaka

C22e6

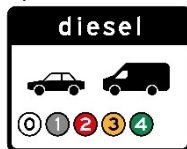


Dopolnilni znak za C22e: okoljska cona za dizelska osebna vozila in gospodarska vozila, dostopna emisijskim razredom 4 do 6

Opis

znaka

C22e7

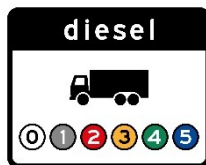


Dopolnilni znak za C22e: okoljska cona za dizelska osebna vozila in gospodarska vozila, dostopna emisijskima razredoma 5 in 6

Opis

znaka

C22e8

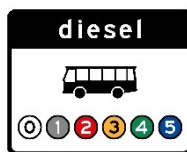


Dopolnilni znak za C22e: okoljska cona za tovornjake, dostopna tovornjakom z emisijskim razredom 6

Opis

znaka

C22e9

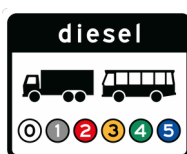


Dopolnilni znak za C22e: okoljska cona za avtobuse, dostopna avtobusom z emisijskim razredom 6

Opis

znaka

C22e10



Dopolnilni znak za C22e: okoljska cona za tovornjake in avtobuse, dostopna tovornjakom in avtobusom z emisijskim razredom 6

Opis

znaka

C22f



Konec razglasitve zaprtja zaradi emisijskih zahtev (okoljska cona ali brezemisijaska cona)

I. SPLOŠNO

1. Uvod

Ta sklep uvaja dve spremembi. Prvič, upravljavcu cest se omogoči, da uporabo brezemisijске cone razširi na taksije. Za to je potrebna tudi menjava znakov. Zasnovan je nov prometni znak, ki ne omogoča le vzpostavitve brezemisijских con za taksije, temveč služi tudi kot nov prometni znak za okoljske cone in (druge) brezemisijске cone. Slednje je druga sprememba k temu sklepu. Obstoječi ločeni prometni znaki za okoljske cone in brezemisijске cone se nadomestijo z novim prometnim znakom, ki ustreza prihodnosti, s pripadajočimi novimi dopolnilnimi znaki. Novi dopolnilni znaki občinam, ki vzpostavljajo brezemisijско cono za gospodarska vozila, tovornjake in po možnosti taksije, omogočajo, da ohranijo obstoječo okoljsko cono za dizelska osebna vozila. Uvedba znakov ne omogoča novih možnosti za občine, da vzpostavijo okoljske cone. Dodajanje taksijev v brezemisijске cone je podrobneje pojasnjeno v oddelku 2 tega poglavja. Novi prometni znak in z njim povezani dopolnilni znaki so podrobneje pojasnjeni v oddelku 3.

2. Vsebina brezemisijских con za taksije

2.1 Uvedba brezemisijских con za taksije

S tem sklepom se spreminja uredba o prometnih predpisih in prometnih znakih iz leta 1990 (RVV 1990), da se občinam omogoči vzpostavitev brezemisijске cone za taksije na lokalni ravni. Z brezemisijско cono lahko občine v svojih delih prepovejo promet vozil, ki onesnažujejo okolje. To zmanjšuje emisije toplogrednih plinov in tako imenovane emisije iz prometa, kot so dušikov dioksid in trdni delci, ter tako prispeva h kakovosti zraka. Leta 2019 so občine dobile možnost, da uvedejo brezemisijско cono za gospodarska vozila¹ in tovornjake do leta 2025². Ta sklep občinam omogoča, da s sklepom o prometu razširijo svoje brezemisijско cono na taksije.

Ta sklep določa tudi prehodne ureditve in izjeme.

2.2 Opis

2.2.1 Predhodna faza in opis težave

Centralna vlada je podpisala sporazum o čistem zraku [Schone Lucht Akkoord]³. Glavni vzrok za slabo kakovost zraka so vozila na fosilna goriva. V zelenem dogovoru o mestni logistiki brez emisij [Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek] je bilo zato leta 2014 dogovorjeno, da bo od leta 2025 uvedena mestna logistika brez emisij⁴. Ta bo zmanjšala emisije iz prometa, izboljšala zrak, ki ga ljudje dihaajo v mestih, in prispevala k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov. Leta 2019 je bila v podnebnem sporazumu [Klimaatkoord] določena uvedba brezemisijских con v 30–40 občinah za mestno logistiko (gospodarska vozila in tovornjaki)⁵. Sklep, naveden v opombi 2, pravno določa brezemisijске cone za gospodarska vozila in tovornjake. S sklepom z dne 29. junija 2023 o spremembi uredbe o prometnih predpisih in prometnih znakih iz leta 1990 v zvezi z začasnimi pogoji in prehodnimi določbami za brezemisijске cone (začasna uredba o brezemisijских conah) so bila podrobneje opredeljena pravila za brezemisijске cone za ta vozila⁶.

¹ V poglavju VB RVV 1990 se za gospodarska vozila že uporablja drugačna opredelitev. V poglavju VB in tej pojasnjevalni opombi so gospodarska vozila lahka gospodarska vozila z največjo dovoljeno maso, ki ne presega 3 500 kg.

² Sklep z dne 29. oktobra 2019 o spremembi uredbe o prometnih predpisih in prometnih znakih iz leta 1990, sklepa o cestnem prometu (upravne določbe) in uredbe o registrski številki v zvezi s harmonizacijo okoljskih con (Bilten zakonov in uredb iz leta 2019, 398).

³ Parlamentarni zapisnik II 2019/20, 30175, št. 343.

⁴ Parlamentarni zapisnik II 2014/15, 33043, št. 38.

⁵ Parlamentarni zapisnik II 2018/19, 32813, št. 342.

Poleg gospodarskih vozil in tovornjakov k problemu slabe kakovosti zraka v mestnih območjih prispevajo tudi taksiji na fosilna goriva. V izvedbeni agendi za mestno logistiko je bilo zato leta 2021 določeno, da bo preučeno, ali bi se lahko brezemisijске cone uporabljale tudi za taksije⁷. Brezemisijske cone za gospodarska vozila, tovornjake in taksije so pomemben vmesni korak k popolnoma čistemu cestnemu prometu do leta 2050⁸.

Od leta 2019 potekajo posvetovanja med občinami, centralno vlado, predstavniki taksi sektorja ter drugimi javnimi in zasebnimi stranmi o brezemisijškem taksi prevozu. Na podlagi tega je bil podpisan okvirni sporazum o brezemisijškem taksi prevozu (v nadaljnjem besedilu: okvirni sporazum) aprila 2022^{9,10}. Centralna vlada je s podpisom tega okvirnega sporazuma izrazila namero, da bo omogočila zakonsko uvedbo brezemisijških con za taksije. Ta sklep je posledica tega. Poleg namere, da se brezemisijске cone zakonsko določijo, je podpis okvirnega sporazuma vključeval tudi sporazume o zavezi in potrebnih ukrepih za doseg brezemisijškega taksi prevoza. Občine bodo na primer omogočile razpoložljivost zadostne polnilne infrastrukture, strani pa sodelujejo pri komunikacijskih orodjih za obveščanje taksi podjetij, voznikov in potnikov o uvedbi brezemisijških con za taksije.

2.2.2 Izbira brezemisijških con za taksije

Ta sklep občinam omogoča uvedbo brezemisijških con za taksije, zaradi česar se lahko vsa vozila, registrirana kot taksiji po 31. decembru 2025, ki uporabljajo fosilna goriva, izključijo iz uporabe navedene cone. Vstop v cono je še vedno dovoljen samo brezemisijškemu taksijskemu vozilu z emisijskim razredom Z. Za vozila, registrirana kot taksiji pred letom 2026, velja prehodna ureditev (glej oddelek 2.2.4).

Odločitev, da se občinam omogoči prepoved prometa taksijev, registriranih od 1. januarja 2026, je bila sprejeta v posvetovanju z občinami, predstavniki sektorja taksijev in drugimi zadevnimi stranmi. Pomembno je, da je prehod na brezemisijški taksi prevoz izvedljiv za izvajalce. Primerjani so bili skupni stroški lastništva (nakup in stroški uporabe) taksi vozil in pri večini modelov so skupni stroški lastništva brezemisijškega modela že nižji kot pri primerljivem modelu na fosilna goriva. Skupni stroški lastništva brezemisijških vozil naj bi se v prihodnosti še dodatno znižali. Poleg stroškov lastništva sta bila pri odločitvi, da se občinam omogoči prepoved taksijev, registriranih s 1. januarjem 2026, upoštevana povprečna amortizacijska doba taksijev in razpoložljivost brezemisijških modelov.

Brezemisijске cone so razmeroma preprosto sredstvo, s katerim lahko občine zmanjšajo emisije iz prometa, izboljšajo kakovost zraka in zmanjšajo obremenitev s hrupom, da bi se povečala kakovost življenja v njihovi občini. Cone lahko občine razmeroma enostavno uveljavijo na podlagi registrskih tablic, na primer s kamerami in samodejnim prepoznavanjem registrskih tablic (ANPR). Poleg občin so tudi druge pogodbenice okvirnega sporazuma izrazile naklonjenost brezemisijškim conam, da bi spodbudile brezemisijški taksi prevoz.

Brezemisijске cone za taksije so v skladu s tistimi za gospodarska vozila in tovornjake. Brezemisijsko cono za taksije lahko vzpostavijo samo občine z brezemisijško cono za gospodarska vozila in tovornjake, brezemisijška cona za taksije v občini pa je geografsko enaka območju za gospodarska vozila in tovornjake. To prispeva k jasnosti politike in

⁶ Sklep z dne 29. junija 2023 o spremembi uredbe o prometnih predpisih in prometnih znakih iz leta 1990 v zvezi z začasnimi pogoji in prehodnimi določbami za brezemisijске cone (začasna uredba o brezemisijških conah) (Bilten zakonov in uredb iz leta 2023, 241).

⁷ Parlamentarni zapisnik II 2020/21, 31209, št. 226.

⁸ Parlamentarni zapisnik II 2018/19, 32813, št. 342.

⁹ Parlamentarni zapisnik II 2022/23, 30175, št. 420.

¹⁰ Okvirni sporazum so podpisali Royal Dutch Transport (KNV), Uber, Bolt, SchipholTaxi, ElaadNL, Leaseplan, nizozemsko združenje za trajnostno energijo (NVDE), občine Amsterdam, Haag, Eindhoven, Rotterdam, Tilburg ter ministrstvo za infrastrukturo in vodno gospodarstvo.

zagotavlja, da se lahko uporabljajo enaka sredstva izvrševanja, izjeme in komunikacija kot za gospodarska vozila in tovornjake.

Drug razlog za izbiro brezemisijevskih con je, da se uporabljajo za vse taksije. Razlik med taksiji, ki jih potniki ustavijo (na taksi postajališču ali na ulici), in taksiji, ki jih naročijo (po telefonu ali prek aplikacije), ni.

2.2.3 Vpliv brezemisijevskih con na taksije

Na Nizozemskem deluje več kot 35 000 taksijev, večinoma v mestnih območjih.¹¹ Taksiji prevozijo približno trikrat več kilometrov na leto kot običajni osebni avtomobili, več kot 60 % taksijev pa vozi na dizelsko gorivo¹². Vse večji delež taksijev je brezemisijevskih¹³. Uvedba brezemisijevskih con za taksije lahko dodatno pospeši prehod na brezemisijevski taksi prevoz. Če se na območju, kjer delujejo izvajalci storitev prevoza s taksiji, uvede brezemisijevska cona, jih to lahko spodbudi, da se (prej) odločijo za brezemisijevsko vozilo.

Brezemisijevske cone za taksije pozitivno vplivajo na ljudi, živali in rastline na območjih, kjer delujejo taksiji. Cone zmanjšujejo število taksijev na fosilna goriva, kar vodi k zmanjšanju emisij v prometu, izboljšanju kakovosti zraka, zmanjšanju obremenitve s hrupom in s tem izboljšanju kakovosti življenja na mestnih območjih. Brezemisijevske cone prispevajo tudi k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov. Natančen prispevek brezemisijevskih con za taksije k tem ciljem je odvisen od števila občin, ki se odločijo za uvedbo take cone, velikosti cone in lokalnih prometnih razmer. S podpisom okvirnega sporazuma so občine Amsterdam, Haag, Eindhoven, Rotterdam in Tilburg izrazile namero o uvedbi take cone. Pridružila se je občina Haarlemmermeer. To pomeni, da je pokrit velik del trga taksi prevozov¹⁴. Sledi lahko še več občin.

Če občine uvedejo brezemisijevsko cono za taksije, to vpliva na izvajalce storitev prevoza s taksiji, ki vozijo v tej coni. Izvajalci, ki še vedno vozijo taksi na fosilna goriva, bodo morali vlagati v brezemisijevski model, če želijo še naprej voziti v tej coni. Prehodne ureditve so čim bolj usklajene z običajnim časom naložb izvajalcev (glej oddelek 2.2.4). Pri večini modelov so stroški lastništva brezemisijevskega taksija že nižji kot pri primerljivem modelu na fosilna goriva. Stroški nakupa so lahko v nekaterih primerih višji, vendar se izvajalcem ti stroški povrnejo¹⁵.

Izvajalci storitev prevoza s taksiji, ki vozijo v conah, vendar (še) ne izpolnjujejo zahtev za dostop, lahko v nekaterih primerih zaprosijo za izjemo. Občine skušajo z izvajanjem usklajene politike izjem in vzpostavitev centralnega urada za zahteve za izjeme ohraniti majhno regulativno in upravno breme za gospodarske subjekte (glej oddelek 2.4).

Za občine, ki uvajajo brezemisijevsko cono za taksije, to pomeni, da jo morajo izvrševati (glej oddelek 2.5). Občine bodo razvile tudi politiko izjem. Občine, ki nameravajo uvesti brezemisijevsko cono za taksije, so navedle, da želijo svoje pristojnosti za podelitev izjem prenesti na centralni urad za zahteve za izjeme brezemisijevskih con [Centraal Loket ontheffingen nul-emissiezones], ki se vzpostavlja v okviru izvedbene agende za mestno logistiko (glej oddelek 2.4).

¹¹ Četrtna do tretjina taksijev se uporablja za potrošniški taksi prevoz, medtem ko se drugi taksiji uporabljajo za tako imenovani prevoz ciljnih skupin: naročen prevoz, na primer učencev, starejših in bolnih.

¹² Viri: statistični urad Nizozemske (CBS) in nizozemska agencija za vozila (RDW).

¹³ Septembra 2024 je bilo več kot 26 % skupnega števila taksijev brez emisij, v primerjavi s 16 % pred 1,5 leta. Več kot polovica na novo kupljenih vozil, registriranih kot taksiji v prvih mesecih leta 2024, je brezemisijevskih. Vir: RDW.

¹⁴ Natančno število taksijev, ki delujejo v vsaki občini, ni znano. Analiza CBS kaže, da se večina s taksijem prevoženih kilometrov prevozi v Amsterdamu in da se skoraj polovica vseh s taksijem prevoženih kilometrov prevozi v Severni Holandiji, Južni Holandiji in Severnem Brabantu skupaj.

¹⁵ Pri prevozu ciljne skupine pogodbeni sporazumi določajo časovni okvir naložbe in čas povrnitve nabavnih stroškov.

Občine se lahko same odločijo, ali želijo uvesti brezemisijsko cono za taksije. Vzpostavitev cone se nato izvede s sklepom o prometu. V navedenem sklepu občina utemelji učinkovitost in velikost cone, upošteva vpliv na prebivalce ter izvajalce storitev prevoza s taksiji in voznike ter preuči, ali so izpolnjeni vsi predpogoji. Poleg tega občina razmišlja o uvedbi brezemisijske cone za taksije kot enega od ukrepov, ki lahko izboljšajo kakovost zraka in kakovost življenja. Občine, ki so podpisale okvirni sporazum, so v posvetovanju s KNV in lokalnimi izvajalci storitev prevoza s taksiji pripravile akcijski načrt za uvedbo brezemisijske cone za taksije. Zahteve, ki veljajo za sprejetje sklepa o prometu, zagotavljajo tudi, da občine sprejmejo odločitev o vzpostavitvi brezemisijske cone za taksije s potrebno skrbnostjo. Projekt sodelovanja skupine strokovnjakov za mestno logistiko (SPES) podpira občine pri pripravi sklepov o prometu in zagotavlja vzorčne sklepe.

2.2.4 Prehodne ureditve za taksije, registrirane pred letom 2026

Izvajalci storitev prevoza s taksijem, ki so v zadnjih letih investirali v vozilo na fosilna goriva, bodo imeli na voljo še nekaj let, da preidejo na brezemisijski model. Zahteve za dostop do brezemisijskih con za taksije so naslednje:

- vsa nova ali rabljena vozila, registrirana kot taksiji od 1. januarja 2026, morajo biti brezemisijska, da lahko vozijo v tej coni;
- taksiji z emisijskim razredom 5, registrirani pred 1. januarjem 2026, imajo dostop do cone do 1. januarja 2027;
- taksiji z emisijskim razredom 6, registrirani pred 1. januarjem 2026, imajo dostop do cone do 1. januarja 2029¹⁶.

Zahteve za dostop so bile pripravljene v posvetovanju s stranmi okvirnega sporazuma. Iskalo se je ravnanje med doseganjem znatnega prispevka k zmanjšanju emisij iz prometa na eni strani in izvedljivostjo za izvajalce storitev prevoza s taksiji na drugi strani. Upoštevani so bili skupni stroški lastništva, amortizacijska doba taksijev in razpoložljivost brezemisijskih taksijev.

Zahteve za dostop se uporabljajo za vse brezemisijske cone za taksije, ne glede na to, kdaj občina uvede tako cono.

2.3 Izjeme za taksije, dostopne invalidskim vozičkom

Lastniki taksijev, dostopnih z invalidskimi vozički, pogosto še ne morejo izpolniti zahtev za dostop do brezemisijskih con. Cenovno dostopnih in brezemisijskih taksijev, dostopnih z invalidskimi vozički, še ni dovolj. Zato so taksiji, dostopni z invalidskimi vozički, izzeti iz razglasitve o zaprtju za brezemisijske cone za taksije do leta 2030. Taksiji, dostopni z invalidskimi vozički, so v registru vozil označeni s kodo karoserije SH, kot oznaka posebnega namena za taksije, dostopne invalidskim vozičkom, ali s posebnimi kodami 70, 145, 146, 147 ali 149. Prenehanje veljavnosti izjeme se pregleda leta 2028, da se ugotovi, ali bo od leta 2030 naprej na voljo dovolj cenovno dostopnih brezemisijskih modelov.

2.4 Usklajena politika izjem

Poleg lastnikov taksijev, dostopnih z invalidskimi vozički, bodo verjetno obstajali tudi drugi izvajalci storitev prevoza s taksiji, ki (še) ne morejo izpolnjevati zahtev za dostop do brezemisijskih con. V nekaterih primerih lahko lastniki teh taksijev zaprosijo za izjemo za vožnjo v brezemisijskih conah. Nezaželeno je, da se izvajalci v različnih občinah soočajo z različnimi politikami izjem in različnimi postopki prijave. Zato se občine, ki bodo uvedle brezemisijsko cono za taksije, skupaj z ministrstvom za infrastrukturo in vodno gospodarstvo dogovarjajo o usklajeni politiki izjem, ki jo bodo občine izvajale skupaj. To se na primer nanaša na dnevne izjeme za vstop v brezemisijsko cono nekajkrat na leto. Poleg tega so sklenjeni sporazumi v zvezi z odobritvijo izjem za daljše obdobje, če se

¹⁶ Emisijski razred označuje, kako onesnažujoče je vozilo. Višji kot je emisijski razred, manj onesnaževal se izpušča.

izvajalec na primer sooča s stečajem ali če je kupil brezemisijško vozilo, ki še ni bilo dostavljeno.

Upoštevan je tudi prevoz ciljne skupine, naročen prevoz, na primer učencev, starejših in bolnih, ki ga izvajajo izvajalci storitev prevozov s taksiji. Občine, ki nameravajo uvesti brezemisijško cono za taksije, naročajo ali bodo naročale prevoz svoje ciljne skupine na brezemisijški osnovi. Vendar se v conah opravlja tudi prevoz za ciljne skupine, ki ga na primer naročajo okoliške občine ali druge strani. Nekateri od teh prevozov (še) ne izpolnjujejo zahtev za dostop do brezemisijških con zaradi veljavnih sporazumov z njihovo stranko. V imenu ministrstva za infrastrukturo in vodno gospodarstvo ter občin, ki bodo vzpostavile brezemisijško cono za taksije, je bil pripravljen popis te skupine. Občine sodelujejo in se posvetujejo s sektorjem, da razvijejo pogoje za pridobitev izjeme.

Predvideno je, da izjeme oceni centralni urad za zahtevke za izjeme iz brezemisijških con, ki se vzpostavlja v okviru izvedbene agende za mestno logistiko. Občine, ki uvajajo brezemisijško cono za taksije, so navedle, da bodo svoje pristojnosti za podeljevanje izjem prenesle na centralni urad. Izvajalci se lahko nato obrnejo na ta urad in zaprosijo za izjemo za eno ali več občin z brezemisijško cono. To bo zagotovilo enotnost politike izjem, jasnost in manjše upravno breme za izvajalce storitev prevoza s taksijem in same občine.

2.5 Izvajanje, nadzor in izvrševanje

Nadzor ob vstopu v brezemisijško cono izvaja občina na podlagi registrske tablice, običajno s kamerami in samodejnim prepoznavanjem registrskih tablic (ANPR) ali z napotitvijo posebnih nadzornih uradnih oseb. Zaradi kršitve razglasitve zaprtja brezemisijške cone se lahko naloži globa v skladu z zakonom o upravnem izvrševanju prometnih predpisov (Mulderjev zakon). Minister za pravosodje in varnost bo poskrbel, da bo ta kršitev vključena v Mulderjev zakon kot prekršek, za katerega se izreče globa.

2.6 Upravna obremenitev in stroški usklajevanja

Na Nizozemskem se za javni taksi prevoz uporablja približno 10 000 taksijev¹⁷. Tri četrtine jih najverjetneje vozi (občasno) v občinah, ki nameravajo vzpostaviti brezemisijško cono za taksije. Več kot 26 % vseh taksijev je bilo brezemisijških že septembra 2024, ta odstotek pa je še višji v občinah, ki nameravajo vzpostaviti brezemisijško cono za taksije. Velika večina drugih taksijev spada v emisijški razred 5 ali 6. Lastniki teh taksijev bodo lahko v prihodnjih letih izkoristili prehodne ureditve. V primeru vlaganja v novo vozilo (zaradi amortizacijske dobe svojega vozila) bi jih uvedba brezemisijških con za taksije spodbudila k izbiri brezemisijškega vozila. Ta sklep tej skupini ne povzroča dodatnega upravnega bremena ali stroškov izpolnjevanja obveznosti.

Obstaja majhna skupina izvajalcev, pri čemer je groba ocena med 500 in 700, za katere to ne velja. Če želijo voziti v brezemisijški coni, morajo vnaprej investirati v brezemisijško vozilo, s čimer bodo imeli dodatno upravno breme in stroške izpolnjevanja obveznosti. Ti stroški vključujejo nakup novega vozila in vse stroške, ki bi lahko nastali zaradi registracije tega vozila kot taksija in posredovanja registrske številke občini. Ob predpostavki ene ure dela in urne postavke v višini 47 EUR skupno upravno breme za to skupino izvajalcev dejavnosti znaša največ 32 900 EUR (700 x 47 EUR) na enkratni osnovi.

Poleg majhne skupine izvajalcev, ki vnaprej investirajo v brezemisijško vozilo, obstajajo stroški, povezani z vložitvijo prošnje za izjemo za upravičene izvajalce. Število pričakovanih izjem in postopek vložitve vloge se dodatno ocenijo. Pričakuje se, da bo vloženih nekaj sto zahtevkov za izjemo na leto. Ob predpostavki, da se vsako leto vloži

¹⁷ Za taksije, ki se uporabljajo za prevoz ciljnih skupin, si centralna vlada in občine prizadevajo za prevoz brez emisij do leta 2025. Še vedno lahko obstaja ciljna skupina prevozov, ki še ni brez emisij in ki deluje v brezemisijških conah za taksije. Občine, ki bodo vzpostavile brezemisijško cono za taksije, pripravljajo pogoje za pridobitev izjeme za to skupino.

300 zahtevkov za izjemo, ki se v povprečju obravnavajo pol ure, znaša upravno breme 7 050 EUR na leto.

3. Vsebina novega prometnega znaka za okoljske cone in brezemisijske cone

3.1 Uvedba in ozadje novega prometnega znaka in z njim povezanih dopolnilnih znakov

Ta del pojasnjevalnih opomb se nanaša na prilagoditev prometnih znakov, ki označujejo okoljsko cono ali brezemisijsko cono.

Tako okoljske cone kot brezemisijske cone so sredstvo za doseganje podnebnih ciljev in ciljev glede kakovosti zraka. Za vzpostavitev take cone je potreben prometni znak, ki označuje cono in navaja, za katera vozila se cona uporablja. Ta sklep prejšnje prometne znake za okoljske in brezemisijske cone nadomešča z novim prometnim znakom, ki ustreza prihodnosti, in pripadajočimi dopolnilnimi znaki.

Razlog za prilagoditev prometnih znakov je trojen:

- Prvič, predhodno določen¹⁸ prometni znak za brezemisijsko cono (C22c) je posebej zasnovan za prepoved gospodarskih vozil in tovornjakov. Zaradi videza tega znaka ni mogoče dodati drugih kategorij vozil. To je postalo težava zdaj, ko so lahko v brezemisijske cone vključeni tudi taksiji, glej oddelek 2. Da bi lahko dodali taksije in morda tudi druga vozila v prihodnosti, je zdaj oblikovan splošnejši znak. Predhodno vzpostavljen prometni znak za brezemisijske cone je bil praktično in pravno neuporaben za kategorije vozil, ki niso gospodarska vozila in tovornjaki, prikazani na njem.
- Drugi razlog za prilagoditev (dopolnilnih) znakov je dejstvo, da če bi s starimi znaki vzpostavili brezemisijsko cono za gospodarska in tovorna vozila ter okoljsko cono za dizelska osebna vozila, bi bili različni (dopolnilni) znaki v nasprotju glede gospodarskih vozil. S prilagoditvijo znakov je mogoče vzpostaviti

¹⁸ Sklep z dne 29. oktobra 2019 o spremembi uredbe o prometnih predpisih in prometnih znakih iz leta 1990, sklepa o cestnem prometu (upravne določbe) in uredbe o registrski številki v zvezi s harmonizacijo okoljskih con (Bilten zakonov in uredb iz leta 2019, 398).

brezemisijsko cono za gospodarska vozila in tovornjake ter okoljsko cono za dizelska osebna vozila.

- Nenazadnje bi soobstoj dveh glavnih znakov z različnimi dopolnilnimi znaki povzročil zmedo in nejasnost za udeležence v prometu.

Novi prometni znak se uporablja za vse cone, povezane z emisijami, vključene v RVV 1990. To omogoča označevanje tako okoljske cone kot brezemisijske cone s pripadajočimi dopolnilnimi znaki. Prometni znak ustreza prihodnjemu razvoju, tako da bo brez spremembe glavnega znaka sčasoma mogoče vzpostaviti brezemisijsko cono tudi za druge kategorije vozil¹⁹. Ta sklep omogoča, da se režimu dostopa do brezemisijske cone dodajo taksiji.

Poleg tega ta predlog spremembe ločuje okoljsko cono za dizelska osebna vozila od cone za gospodarska vozila, kar omogoča ohranitev ločene okoljske cone za osebna vozila ali njeno vzpostavitev v kombinaciji z brezemisijsko cono za gospodarska vozila in tovornjake.

Avtonomni razvoj

Novi prometni znak, razen za taksije, ne vpliva na obstoječe režime dostopa ali sporazume v zvezi z njimi²⁰. Do leta 2025 bo številnim dopolnilnim znakom že potekla veljavnost²¹. Ker ta sklep začne veljati po tem datumu, teh znakov ni treba nadomestiti z novimi dopolnilnimi znaki. To so dopolnilni znaki C22a1, C22a4, C22a6 in C22a8.

3.2 Opis

Novi prometni znak je sestavljen iz glavnega znaka, ki je različica obstoječega znaka za prepoved (C6: zaprto za motorna vozila z več kot dvema kolesoma). Ta nadomešča obstoječe prometne znake za okoljske cone in brezemisijske cone z enotnim prometnim znakom za razglasitev zaprtja za vozila zaradi emisijskih zahtev. To je znak prepovedi s podobo avtomobila in oblakov dima. Kot v sedanjem sistemu okoljskih con in brezemisijskih con je ta prometni znak vedno združen z enim ali več dopolnilnimi znaki, ki prikazujejo kombinacije kategorij vozil, emisijskih razredov in goriv. Dopolnilni znaki označujejo, za katere kategorije vozil z določenim emisijskim razredom velja cona (režim dostopa).

Novi prometni znak in dopolnilni znaki so boljše usklajeni z BABW in RVV 1990.

Novi prometni znak in z njim povezani dopolnilni znaki so boljši od prejšnjih znakov za okoljske cone v skladu z obstoječimi pravili za znake in dopolnilne znake v BABW (člen 8(2), točka (b)) in RVV 1990 (člen 67(1), točka (b)).

Dopolnilni znaki označujejo, za katera vozila velja razglasitev zaprtja. To je v nasprotju s prejšnjimi znaki, ki so označevali, katera vozila so bila dovoljena. V novem sistemu dodatni znaki vedno označujejo, za katera vozila in pod katerimi pogoji (kateri emisijski razred) velja razglasitev zaprtja. Barve emisijskih razredov, navedene na dopolnilnih znakih, so v skladu z obstoječim sistemom iz RVV 1990.

S tem sklepom se obstoječi znaki, določeni za brezemisijske cone in okoljske cone s pripadajočimi dopolnilnimi znaki, s 1. januarjem 2026 odstranijo, uporablja pa se nov

¹⁹Vzpostavitev brezemisijske cone za nove kategorije vozil je mogoča šele po spremembi besedila in opisa prometnih znakov v RVV 1990. S to novo zasnovo, ki bo kos izzivom prihodnosti, se bodo v primerjavi s sedanjim sistemom zmanjšali upravno breme in občinski stroški. Ta sklep omogoča uvedbo brezemisijske cone za taksije.

²⁰ Uredba z dne 29. junija 2023 o spremembi uredbe o prometnih predpisih in prometnih znakih iz leta 1990 v zvezi z začasnimi pogoji in prehodnimi določbami za brezemisijske cone (začasna uredba o brezemisijskih conah) (Bilten zakonov in uredb iz leta 2023, 241).

²¹ Glej člen 86d(2) (stari) in (3) (stari) RVV 1990.

prometni znak s pripadajočimi dopolnilnimi znaki iz Priloge 1 k členu I, del E, odstavek 2, tega sklepa.

Ta sklep začne veljati 1. januarja 2026. Za označevanje velja šestmesečni začasni prehodni ukrep za občine z obstoječo okoljsko cono. Občine, ki 1. januarja 2026 že imajo okoljsko cono za gospodarska vozila in tovornjake, morajo do 1. julija 2026 namestiti nove (dopolnilne) znake in po potrebi sprejeti nov sklep o prometu. Na ta način imajo občine dovolj časa, da postavijo ustrezne znake, ne da bi bili na ulicah dlje časa različni znaki z enakim pomenom.

3.3 Posledice

Uvedba novega prometnega znaka in z njim povezanih dopolnilnih znakov za okoljske cone in brezemisijske cone rešuje tri težave. Prvič, sčasoma bo mogoče v oznake brezemisijskih con dodati nove kategorije vozil, začevši s taksiji. Poleg tega je mogoče uvesti okoljsko cono izključno za dizelska osebna vozila na območjih, kjer za gospodarska vozila velja brezemisijska cona. Končno je treba preprečiti zmešnjavo prometnih znakov z dopolnilnimi znaki. Za okoljsko cono in brezemisijsko cono zadostuje znak z enim ali več dopolnilnimi znaki.

3.4 Izvajanje, nadzor in izvrševanje

Novi prometni znak in z njim povezani dopolnilni znaki začnejo veljati 1. januarja 2026. Z objavo sklepa se bodo začele izvajati informacijske kampanje za povečanje ozaveščenosti o novih znakih. Lastniki vozil so na nacionalnih spletiščih za okoljske in brezemisijske cone (www.milieuzones.nl in www.opwegnaarzes.nl) obveščeni o okoljskih in brezemisijskih conah, ki jih vzpostavijo občine, veljavnih pravilih in povezanih znakih. Ta spletišča zagotavljajo tudi pregled okoljskih in brezemisijskih con ter kombinacije novega glavnega znaka z novimi dopolnilnimi znaki.

Obveščanja ne bo izvajala le nacionalna vlada. Posamezne občine in sektorska združenja vključijo svoje volilne enote v novo označevanje okoljskih con in brezemisijskih con ter jih o tem obvestijo.

3.5 Finančni vpliv

Občine, ki se odločijo za uvedbo okoljske cone ali brezemisijske cone, lahko ocenijo finančni vpliv in svoje upravno breme, ki izhaja iz te spremembe. Obseg tega vpliva je odvisen od konkretnega postopka odločanja, vendar se trenutno ocenjuje, da je omejen, saj bi morale občine, ki želijo uvesti brezemisijsko cono od leta 2025 naprej, v vsakem primeru vlagati v zamenjavo in namestitev znaka za brezemisijsko cono. Občine, ki vzdržujejo le okoljsko cono, morajo uvesti tudi nove znake. Ker mnogi od njih takrat že tako zastrujejo zahteve glede dostopa, so novi znaki že del načrtovanja.

4. Razprava, svetovanje, posvetovanje, predhodni pregled in obvestilo

V času priprave tega sklepa je o označevanju potekala razprava z občinami, nacionalno službo za označevanje (NBd), ministrstvom za pravosodje in varnost, centralnim uradom državnega tožilstva (CVOM) in Rijkswaterstaatom.

Upoštevan je bil tudi evropski razvoj na področju usklajevanja znakov za območja z omejenim dostopom prometa. To vključuje nasvete o uporabi glavnega znaka z avtomobilom *en face* z oblaki dima (kot je prikazano v tem glavnem znaku) in spodaj vozila, za katera velja glavni znak (kot je prikazano v tem sistemu). Ta sistem se trenutno razvija in še ni dokončno vzpostavljen. Uvedba nizozemskih brezemisijskih con prehiteva sprejetje evropskih in mednarodnih predpisov. Novi glavni znak je podoben znaku, ki se uporablja v Flandriji za območje z nizkimi emisijami.

Poleg tega sta bila učinkovitost in razumljivost glavnega znaka in različnih dopolnilnih znakov ocenjeni z anketo med uporabniki, v kateri so bili vključeni udeleženci, reprezentativni za celotno populacijo udeležencev v cestnem prometu na nizozemskih cestah. Rezultati kažejo, da se glavni znak povezuje z onesnaževanjem, kjer je jasno, da lahko vozila, ki manj onesnažujejo okolje, in vozila s čistim gorivom (elektrika in vodik) vozijo ne glede na vrsto dopolnilnega znaka. Obstajajo tudi indici, da anketiranci ne razlagajo pravilno sistema, na primer „3 in manj“ ali „4 in več“, glede na razred vozila, v katerem vozijo (Ali je razred 3 nad ali pod razredom 4 in/ali je razred 3 ali razred 4 čistejši ali bolj onesnažuje okolje?). Da bi se zmanjšalo tveganje dvournosti, je bilo odločeno, da se na novih dopolnilnih znakih izrecno navedejo emisijski razredi, za katere se uporablja okoljska cona. S tem se prepreči, da bi si uporabniki cest napačno razlagali, kateri emisijski razredi so višji ali nižji in kateri emisijski razredi so čistejši ali bolj onesnažujejo okolje.

V anketi med uporabniki je bilo ugotovljeno, da lahko uporabniki cest s predlaganimi spremembami znaka in ustrezno informacijsko kampanjo naredijo manj napak ter da se bosta razumljivost in jasnost novih znakov povečali.

4.1 Preskus MSP

Dne 31. januarja 2023 so v okviru preskusa MSP potekale razprave s šestimi malimi in srednjimi podjetji glede namere za uvedbo brezemisijских con za taksije. Mala in srednja podjetja so dejavna na potrošniškem trgu taksi prevozov in v prevozih ciljnih skupin v različnih delih Nizozemske. Sodelujoči v panelni razpravi imajo pozitiven odnos glede sklepa; podpirajo temeljne ambicije glede trajnostnosti in menijo, da so načrti izvedljivi, vendar imajo številne pomisleke.

Prvič, taksiji za invalidske vozičke in taksiji za ležeči prevoz pacientov so izvzeti, prenehanje veljavnosti te izjeme leta 2030 pa se pravočasno pregleda, da se ugotovi, ali je na voljo dovolj cenovno dostopnih, brezemisijских taksijev za invalidske vozičke. To se pregleda leta 2028 (glej oddelek 2.3).

Druga skrb udeležencev je, da mora biti na voljo zadostna infrastruktura za polnjenje, vključno s tako imenovanimi hitrimi polnilnimi postajami, po možnosti zlasti za taksije. Občine omogočajo razpoložljivost zadostne polnilne infrastrukture ter jo usklajujejo z omrežnim izvajalcem in zadevnimi udeleženci na trgu, kot je določeno tudi v okvirnem sporazumu. Centralna vlada s temi stranmi sodeluje tudi v okviru tako imenovane nacionalne agende za polnilno infrastrukturo (NAL). Potrebe taksijev po polnjenju so v tem okviru upoštevane v popisu potrebne polnilne infrastrukture. Cilj NAL je zagotoviti, da bo razvoj polnilne infrastrukture na Nizozemskem usklajen z rastjo vseh vrst električnega prevoza, pri čemer je glavni cilj zagotoviti zadostne možnosti polnjenja. V sporazumu o sodelovanju iz NAL so bili v zvezi s tem sklenjeni konkretni dogovori med centralno vlado in regijami²².

Za mala in srednja podjetja je pomembno, da se posebna pozornost nameni prevozu ciljnih skupin. Po njihovem mnenju je to oblika javnega prevoza za ljudi, ki ne morejo uporabljati rednega javnega prevoza. Brezemisijška vožnja ne bi smela biti na račun storitev, ki se zagotavljajo tem ljudem, na primer zato, ker bi bilo med vožnjo potrebno polnjenje. Pomembno je, da stranke pri ciljnim skupinskim prevozu (večinoma občine) posvetijo pozornost temu. V okviru konvencije in upravnega sporazuma o brezemisijškem prevozu ciljnih skupin centralna vlada stranke v prevozu ciljnih skupin spodbuja in jim pomaga pri naročanju brezemisijškega prevoza²³.

²² Parlamentarni zapisnik II 2021/22, 31305, št. 351; www.agendalaadinfrastructuur.nl.

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

V razpravi z malimi in srednjimi podjetji je bilo nadalje obravnavano, da je za zmanjšanje upravnega bremena za mala in srednja podjetja pomembno, da obstaja ena točka, kjer je mogoče zaprositi za izjeme, in da vse občine z brezemisijско cono za taksije uporabljajo enako politiko izjem. Udeleženci so poudarili, da obstajajo taksiji, ki delujejo po vsej državi, zato bi moralo biti mogoče pridobiti izjemo za vse brezemisijске cone, ki velja daljše obdobje. Ta prispevek malih in srednjih podjetij se upošteva pri razvoju politike izjem.

4.2 Spletno posvetovanje

Spletno posvetovanje o osnutku sklepa je potekalo od 18. avgusta do 15. septembra 2023. Skupno je bilo prejetih 15 odzivov. Odzvali so se štirje posamezniki, sedem podjetij ali predstavnikov podjetij in štiri občine. Čeprav so odzivi na splošno pozitivni glede možnosti, da občine vzpostavijo brezemisijско cono za taksije, strani opozarjajo na več točk.

Trije odzivi kažejo, da se zahteve za dostop, kot so pojasnjene v oddelku 2.2.4, uporabljajo za vsako brezemisijско cono za taksije ne glede na to, kdaj občina vzpostavi cono. Po mnenju ene od krovnih organizacij to pomeni, da so lahko izvajalci tik pred uvedbo cone obveščeni, da njihov taksi ne sme delovati znotraj cone. Ena od občin zahteva, da so zahteve za dostop do cone odvisne od časa njene vzpostavitve. Ta možnost ni bila sprejeta. Enotne zahteve za dostop za vse brezemisijске cone preprečujejo, da bi se izvajalci soočali z različnimi razmerami na različnih brezemisijških conah. Enotni prehodni režim temelji na nacionalnem voznem parku taksijev in povprečni amortizacijski dobi taksijev. Občine morajo pravočasno sporočiti in se posvetovati z lokalnim sektorjem taksi storitev, če želijo vzpostaviti brezemisijско cono. Po potrebi lahko občina začasno odobri dodatne izjeme.

Ena od občin sprašuje, zakaj je v zahtevah za dostop določen datum 1. januar 2025²⁴. Ta je bil izbran v posvetovanju z občinami, predstavniki sektorja taksijev in drugimi zadevnimi stranmi ter po preučitvi razpoložljivosti in stroškov lastništva brezemisijških taksijev. Izbrani datum sovpada s časom, od katerega lahko občine vzpostavijo brezemisijско cono za taksije, kar sovpada s časom, ko se lahko vzpostavi brezemisijско cono za gospodarska vozila in tovornjake.

Eden od posameznikov sprašuje, zakaj niso bile izbrane bolj splošne politike. Centralna vlada se je odločila, da si bo najprej prizadevala za okolju prijaznejši komercialni prevoz v mestih, saj je to najbolj učinkovito in stroškovno ugodno. Dva (predstavnik) taksi podjetij poudarjata pomen zadostne (hitre) infrastrukture za polnjenje in tržnih cen za polnjenje. Ena od njih bi želela tudi „široko politiko izjem“, ena občina pa je podala tudi dve pripombi o politiki izjem. Politika izjem se oblikuje skupaj z občinami in po posvetovanju s sektorjem.

Na splošno sistem predlaganega znaka ni vprašljiv, vendar so zahtevana dodatna pojasnila. Poleg tega je več strani predlagalo izboljšanje besedila in prometnega znaka s pripadajočimi dopolnilnimi znaki ter pojasnitev pojasnjevalnih opomb. Številni od teh predlogov so bili sprejeti.

V zvezi s sistemom uporabe barv in prikazovanja emisijskih razredov na prometnem znaku in z njim povezanih dopolnilnih znakov je zasebni posameznik podal poseben predlog. Ta predlog je bil vključen kot premislek v zgodnejši fazi priprave. Končna izbira sistema je bila sprejeta na podlagi strokovne presoje strani, kot so nacionalna služba za prometne znake, občine in policija, ter uporabniškega preskusa. Uporabniški preskus je pokazal, da je dopolnilni znak lažje razlagati, če so prikazani vsi emisijski razredi, ki nimajo dostopa. Odločeno je bilo tudi, da se uporabijo barve, ki so že bile dodeljene emisijskim razredom v RVV 1990 in zapisane na obstoječih dopolnilnih znakih. Odločitev za spremembo sistema dopolnilnih znakov iz „dovoljenih“ v „prepovedane“ je bila

²⁴ Prvotno je bilo načrtovano, da se od 1. januarja 2025 vzpostavijo brezemisijске cone za taksije. Medtem je bil ta datum preložen na 1. januar 2026.

sprejeta v skladu z obstoječim sistemom iz RVV 1990. Ta ne prikazuje emisijskih razredov, ki imajo dostop.

Kritični odzivi so bili prejeti tudi glede števila znakov v kombinaciji s prometnim znakom za okoljske cone. Vendar predlagani prometni znak s pripadajočimi dopolnilnimi znaki natančno nadomešča prometne znake za brezemisijske cone za mestno logistiko (C22c) in okoljske cone (C22a), da se prepreči preveliko število prometnih znakov.

Odgovor interesne skupine, da se premični stroji in traktorji izrecno vključijo kot dovoljene kategorije vozil na dopolnilnih znakih, ne povzroči spremembe, saj za premične stroje in traktorje ne velja režim brezemisijske cone. To za zdaj ne velja, zato niso bili dodani.

Ena občina zahteva prožnost v zvezi z dopolnilnimi znaki. Da bi bili dopolnilni znaki za okoljske cone in brezemisijske cone uporabnikom cest čim bolj jasni, morajo biti povsod enaki.

Zaradi odzivov občin na združitev časovno omejenih con, con za pešce in brezemisijskih con v en prometni znak so potekale razprave z zadevnimi občinami. Problema združevanja znakov za brezemisijske cone in druge vrste območij ni mogoče rešiti s prilagoditvijo glavnih ali dopolnilnih znakov za brezemisijske cone. Dopolnilni znak označuje, za katera vozila velja glavni znak. Omejitev časa dopolnilnega znaka bi pomenila, da se glavni znak zunaj tega časa ne uporablja. Občine pa lahko določijo časovno okno znotraj brezemisijske cone.

Odzivi na brezemisijske cone za mestno logistiko in morebitne izjeme za nekatere kategorije vozil ne spadajo na področje uporabe tega sklepa in ne povzročajo sprememb prometnega znaka.

4.3 Preskus ATR (svetovalni odbor za regulativno breme)

Svetovalni odbor je 14. septembra 2023 izdal regulativno mnenje o osnutku sklepa. Odbor priporoča, da se sklep predloži po upoštevanju več točk nasvetov.

Prvič, odbor priporoča, naj občine, ki vzpostavljajo brezemisijsko cono za taksije, zagotovijo zadostno polnilno infrastrukturo in zmogljivost omrežja. Okvirni sporazum določa, da občine spodbujajo razpoložljivost zadostne polnilne infrastrukture in se posvetujejo z lokalnimi izvajalci storitev prevoza s taksiji, da bi ugotovile, ali so izpolnjeni predpogoji za brezemisijsko cono (vključno z zadostno polnilno infrastrukturo). Pri pripravi sklepa o prometu, s katerim občine naknadno vzpostavijo brezemisijsko cono za taksije, preverijo tudi, ali so izpolnjeni vsi predpogoji. Zoper sklep o prometu je mogoče vložiti ugovore in pritožbe. V oddelku 4.1 je pojasnjeno, kaj centralna vlada in občine počnejo za zagotovitev zadostne polnilne infrastrukture in zmogljivosti omrežja.

Drugič, odbor priporoča organizacijo enotnega režima dostopa (vključno z izjemami) skupaj z občinami. Kako je to storjeno, je opisano v oddelkih 2.2.4 in 2.4.

Odbor priporoča tudi obravnavo finančnih in davčnih določb za izvajalce storitev prevoza s taksiji ter sporazumov z občinami v zvezi s komunikacijo o tem. Izvajalci lahko shemo olajšave za okoljske naložbe (MIA) uporabijo za davčno učinkovite naložbe v okolju prijazna poslovna sredstva. Leta 2024 bi lahko shemo MIA uporabili za nakup električnega ali vodikovega taksija z devetimi sedeži ali za prevoz z invalidskimi vozički. Vsako leto se ponovno opredelijo poslovna sredstva, upravičena do MIA. To je med drugim odvisno od dopolnilnih stroškov okolju prijaznega poslovnega sredstva. Več informacij je na voljo na www.rvo.nl/miavamil. Občine lahko izvajalcem ponudijo dodatne finančne olajšave in o tem ustrezno obveščajo.

Odbor priporoča dopolnitev (regulativnih) stroškov za podjetja. Če se občine odločijo za vzpostavitev brezemisijske cone za taksije, v sklepu o prometu pojasnijo vpliv na izvajalce in ga pretehtajo glede na druge interese (glej oddelek 2.6).

4.4 Predhodni pregled

Osnutek sklepa je bil 1. decembra 2023 predložen obema domovoma državnega zbora v predhodni pregled na podlagi člena 2b zakona o cestnem prometu. Predstavniški dom je 11. septembra 2024 postavil vprašanje, v kolikšni meri je osnutek sklepa usklajen z nameni politike. Na to vprašanje je bilo odgovorjeno 8. oktobra 2024. Ta odgovor je bil nato 17. oktobra 2024 uvrščen na dnevni red razprave odbora o trajnostnem prometu. Odgovor ni privedel do nadaljnjih odzivov.

4.5 Uradno obvestilo [XX]

Osnutek tega sklepa je bil Evropski komisiji predložen dne [...] (številka obvestila [...]) v skladu s členom 5(1) Direktive (EU) 2015/1535 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. septembra 2015 o določitvi postopka za zbiranje informacij na področju tehničnih predpisov in pravil za storitve informacijske družbe (UL L 241, 17.9.2015, str. 1). V skladu s členom 6(1) navedene direktive je bilo upoštevano trimesečno obdobje mirovanja, ki se je izteklo dne [...].

II. Pojasnjevalne opombe po členih

Člen I (RVV 1990)

Del A (člen 86d RVV 1990)

Poddela 1 in 4

Prejšnji znak za okoljsko cono in znak za brezemisijško cono sta bila nadomeščena z novim prometnim znakom, ki označuje okoljsko cono in/ali brezemisijško cono z novo alfanumerično kombinacijo. Dopolnilni znaki iz Priloge 1 določajo za katero kategorijo vozila in tip cone se uporabljajo. Možna je kombinacija okoljske cone in brezemisijške cone. Okoljsko cono na območju z brezemisijško cono je zdaj mogoče vzpostaviti izključno za osebna vozila z dizelskim motorjem. Na takem območju se za gospodarska vozila uporablja brezemisijška cona, za dizelske osebna vozila pa okoljska cona. V vseh primerih je prometni znak C22e kombiniran z enim ali več dopolnilnimi znaki (C22e1 do C22e10).

Pododdelek 1

Nizozemski izraz „bussen“ se nadomesti z izrazom „autobussen“. Vedno je bil mišljen izraz „autobussen“ in je opredeljen tudi v členu 1 RVV 1990. Omenjeni so tudi v opisu dopolnilnih znakov.

Pododdelek 2

Z začetkom veljavnosti tega sklepa 1. januarja 2026 preneha veljati člen 86d(2) in (3), drugi odstavek pa se preštevilčijo. Sklep z dne 29. oktobra 2019²⁵ je že določal, da se bosta prvotna odstavka 2 in 3 prenehala uporabljati po 1. januarju 2022 oziroma 1. januarju 2025.

Pododdelek 3

V tem delu člena je navedeno, kateri dopolnilni znaki se lahko namestijo. Kombinacije z drugimi dopolnilnimi znaki za okoljske cone in brezemisijške cone niso možne. Dopolnilni znaki C22e2, C22e4 in C22e5 imajo nov pomen. Drugi dopolnilni znaki (C22e1 in C22e6 do C22e10) nadomestijo obstoječe dopolnilne znake z enakim pomenom. C22e2 pomeni, da se lahko taksiji dodajo tudi kot kategorija vozil, za katero velja brezemisijška cona.

²⁵ Sklep z dne 29. oktobra 2019 o spremembi uredbe o prometnih predpisih in prometnih znakih iz leta 1990, sklepa o cestnem prometu (upravne določbe) in uredbe o registrski številki v zvezi s harmonizacijo okoljskih con (Bilten zakonov in uredb iz leta 2019, 398).

Dopolnilna znaka C22e4 in C22e5 omogočata okoljsko cono, ki velja samo za dizelska osebna vozila. Zato se lahko na območju z brezemisijisko cono za gospodarska vozila uporablja tudi okoljska cona za dizelske osebna vozila.

Drugi novi dopolnilni znaki nadomeščajo obstoječe dopolnilne znake in imajo zato enak pomen kot prejšnja različica znakov. Dopolnilni znak C22e6 nadomešča stari znak C22a2, znak C22e7 nadomešča stari znak C22a3, znak C22e8 nadomešča stari znak C22a5, znak C22e9 nadomešča stari znak C22a7 ter novi dopolnilni znak C22e10 nadomešča stari znak C22a9.

Dopolnilnega znaka C22e3 še ni. Ta oznaka se še ne uporablja, da se lahko v prihodnosti doda nov dopolnilni znak z novo kategorijo vozil, za katero se uporablja brezemisijiska cona.

Del B (člen 86e RVV 1990)

Pododdelek 1

Ta člen ureja, katere kategorije vozil se lahko vključijo v brezemisijisko cono. V brezemisijisko cono lahko vstopijo samo brezemisijiska gospodarska vozila, tovornjaki in taksiji. Člen zagotavlja, da se lahko novi prometni znak C22e, ki se uporablja tudi za okoljske cone, uporablja tudi za brezemisijiske cone. Prilagoditev besedila in novega prometnega znaka z dopolnilnim znakom bo omogočila dodajanje taksijev v brezemisijiske cone. Tako kot pri okoljskih conah je ureditev dostopa za brezemisijisko cono označena s prometnim znakom v kombinaciji z dopolnilnim znakom. Na dopolnilnem znaku je jasno navedeno, za katero vozilo velja okoljska cona ali brezemisijiska cona. V okoljski coni ali brezemisijiski coni je dovoljena samo uporaba dopolnilnih znakov, ki so vključeni tu. Brezemisijisko cono za taksije bo zato vedno spremljala brezemisijiska cona za gospodarska vozila in tovornjake. Glej tudi pojasnjevalne opombe v delu B, poddela 1 in 4.

Pododdelek 2

Dopolnilna znaka C22e1 in C22e2 označujeta kategorijo vozila, za katero velja brezemisijiska cona. Prometnega znaka C22e3 še ni, zato bo v prihodnosti v brezemisijisko cono mogoče dodati nov dopolnilni znak z dodatno kategorijo vozil. Dopolnilni znak C22e1 ima enak pomen kot stari dopolnilni znak C22c1. Novi dopolnilni znak C22e2 vzpostavlja brezemisijisko cono, ki velja tudi za taksije.

Pododdelek 3

Z dodajanjem novih odstavkov 8 in 9 je določeno prehodno obdobje za nekatere taksije, ki so že bili registrirani kot taksiji pred 1. januarjem 2026 in še niso brezemisijiska vozila. To so taksiji z emisijskim razredom 5, ki ohranijo dostop do 31. decembra 2026, in taksiji z emisijskim razredom 6, ki ohranijo dostop do brezemisijiske cone taksijev do 31. decembra 2028. Izjema zagotavlja, da lahko že registrirani taksiji še nekaj let vstopajo v brezemisijiske cone. Izjema ni namenjena taksijem, ki so registrirani po začetku veljavnosti možnosti vzpostavitve brezemisijiskih con.

Del C

Ker se obstoječi znaki za okoljsko cono in brezemisijisko cono nadomestijo z novim prometnim znakom z novo oznako, je bil ta člen spremenjen.

Del D

Da bi imel upravljavec ceste dovolj časa za prilagoditev prometnih znakov, prejšnji prometni znaki ostanejo veljavni še dodatnih šest mesecev. To omejeno prehodno

obdobje je bilo izbrano, da občine ne bi bile preobremenjene z novimi znaki, temveč da bi se državljanom in podjetjem hitro zagotovila enotnost novih prometnih znakov.

Del E

Stari prometni znaki za okoljske cone (C22a) in brezemisijske cone (C22c) se nadomestijo z novim prometnim znakom (C22e) s pripadajočimi dopolnilnimi znaki. Konec okoljske cone ali brezemisijske cone je označen z novim prometnim znakom C22f.

Člen II (BABW)

Del A

(člen 8(4) BABW)

Prejšnja prometna znaka C22a za okoljske cone in C22c za brezemisijske cone se nadomestita z novim prometnim znakom C22e. Ta novi znak se lahko tako kot prejšnja znaka C22a in C22c namesti le z enim ali več dopolnilnimi znaki iz členov 86d in 86e RVV 1990. Ker se lahko dodatna znaka C22e4 in C22e5 namestita le v kombinaciji z dopolnilnimi znaki za brezemisijsko cono, se lahko okoljska cona za dizelska osebna vozila vzpostavi le v primeru brezemisijske cone za gospodarska vozila in tovornjake ali taksije. Kjer ni brezemisijske cone, je še vedno mogoče vzpostaviti okoljsko cono za dizelska osebna vozila in gospodarska vozila.

Del B

(člen 9(1) BABW)

S to spremembo člena 9(1) BABW bodo občine lahko nad novim prometnim znakom C22e postavile besedo „cona“, kot je to veljalo za znaka C22a in C22c, na primer z navedbo zadevnega območja.

Člen III

Ta sklep začne veljati 1. januarja 2026. Ta datum je bil izbran v posvetovanju z občinami, predstavniki sektorja taksijev in drugimi zadevnimi stranmi ter po preučitvi razpoložljivosti in stroškov lastništva brezemisijskih taksijev. Datum začetka veljavnosti ustreza sistemu fiksnih datumov regulativnih sprememb. Ta datum upošteva najkrajše trimesečno obdobje izvajanja med objavo in začetkom veljavnosti, ki se v skladu s kodeksom o medupravnih odnosih [Code Interbestuurlijke Verhoudingen] uporablja za predpise, ki se neposredno nanašajo na lokalne in regionalne oblasti. Člen I(D) se razveljavi 1. julija 2026; glej pojasnjevalne opombe k členu I(D).

DRŽAVNI SEKRETAR ZA INFRASTRUKTURO IN VODNO GOSPODARSTVO