

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

DRAFT 19-12-24

Decret de

modificare a RVV 1990 [Regulamentul privind indicatoarele rutiere] și a BABW [Decretul privind traficul rutier (dispoziții administrative)] privind extinderea zonelor cu emisii zero la taxiuri, și introducerea unui nou indicator rutier și a indicatoarelor suplimentare asociate pentru zonele ecologice și zonele cu emisii zero

La recomandarea secretarului de stat pentru infrastructură și gospodărirea apelor din 23 ianuarie 2024, nr. IenW/BSK-, Departamentul pentru Afaceri Administrative și Juridice, având în vedere articolul 13 alineatul (1) și articolul 14 alineatul (1) din Legea privind traficul rutier din 1994 [Wegenverkeerswet], în urma consultării avizului Comisiei consultative din cadrul Consiliului de Stat (avizul din, nr.), având în vedere raportul detaliat al secretarului de stat pentru infrastructură și gospodărirea apelor, nr. IenW/BSK, din cadrul Departamentului pentru Afaceri Administrative și Juridice,

Am aprobat și, prin prezentul, stabilesc următoarele:

ARTICOLUL I

Regulamentul din 1990 privind regulile de circulație și semnalizarea rutieră se modifică după cum urmează:

A

Articolul 86d se modifică după cum urmează:

1. Alineatul (1) are următoarea formulare:
Declarația de închidere în conformitate cu indicatorul rutier C22e din anexa 1 ca urmare a unei zone ecologice se aplică autoturismelor, vehiculelor comerciale, camioanelor sau autobuzelor cu motor diesel.
2. Alineatele (2) și (3) se elimină, alineatele (4)-(6) devenind alineatele (2)-(4).

3. Alineatul (2) (nou) are următoarea formulare:
Sub indicatorul rutier C22e, se amplasează indicatoarele suplimentare enumerate în anexa 1, C22e4, C22e5, C22e6, C22e7, C22e8, C22e9 sau C22e10.
4. La alineatul (4) (nou), „C22a” se înlocuiește cu „C22e”.

B

Articolul 86e se modifică după cum urmează:

1. Alineatul (1) are următoarea formulare:
Declarația de închidere în conformitate cu indicatorul rutier C22e din anexa 1 ca urmare a unei zone cu emisii zero se aplică vehiculelor comerciale și camioanelor sau taxiurilor, cu excepția vehiculelor cu emisii zero.
2. Alineatul (2) are următoarea formulare:
Sub indicatorul rutier C22e, se amplasează indicatoarele suplimentare C22e1 sau C22e2 enumerate în anexa 1.
3. La alineatul (5) litera (a), textul „alineatul (5)” se înlocuiește cu textul „alineatul (3)”.
4. La articol se adaugă două alineate, cu următoarea formulare:

(8) Până la 31 decembrie 2026, alineatul (1) nu se aplică taxiurilor cu clasa de emisii 5 înmatriculate ca taxiuri înainte de 1 ianuarie 2026.
(9) Până la duminică, 31 decembrie 2028, alineatul (1) nu se aplică taxiurilor cu clasa de emisii 6 înmatriculate ca taxiuri înainte de 1 ianuarie 2026.

C

La articolul 87, „C22a, C22c” se înlocuiește cu „C22e”.

D

După articolul 96a, se introduce un articol nou cu formularea următoare:

Articolul 96b

Indicatoarele rutiere amplasate înainte de intrarea în vigoare a Decretului X X 2025 de modificare a Regulamentului din 1990 privind regulile de circulație și indicatoarele rutiere și a Decretului privind dispozițiile administrative referitoare la circulația rutieră în legătură cu extinderea zonelor cu emisii zero la taxiuri și introducerea unui nou indicator rutier și a indicatoarelor suplimentare asociate pentru zonele ecologice și zonele cu emisii zero [Besluit nul-emissiezone taxi en nieuw verkeersbord milieuzone en nul-emissiezone] (Buletinul legilor și al decretelor 2025, XXX), care nu sunt conforme cu prezentul regulament, respectă Regulamentul din 1990 privind regulile de circulație și indicatoarele rutiere, astfel cum era în vigoare în ziua anterioară intrării în vigoare a acestei modificări.

E

Anexa 1 se modifică după cum urmează:

1. Indicatoarele rutiere C22a-C22d și descrierile asociate expiră.
2. Indicatoarele, descrierile și numerele prevăzute în anexa 1 la prezentul decret se introduc după indicatorul rutier C22.

ARTICOLUL II

Decretul privind dispozițiile administrative referitoare la circulația rutieră (BABW) se modifică după cum urmează:

A

Articolul 8 alineatul (4) are următoarea formulare:

Indicativul rutier C22e din anexa 1 la RVV 1990 este însoțit de amplasarea unuia sau a mai multor indicatoare suplimentare menționate la articolele 86d și 86e din RVV 1990. Indicatoarele suplimentare C22e4 și C22e5 pot fi amplasate numai în combinație cu indicatoarele suplimentare C22e1 sau C22e2.

B

La articolul 9 alineatul (1), „C6-C22c” se înlocuiește cu „C6-C22e”.

ARTICOLUL III

Prezentul decret intră în vigoare la 1 ianuarie 2026. Articolul I litera (D) expiră la 1 iulie 2026.

Dispun ca prezentul decret și notele sale explicative asociate să fie publicate în Monitorul Oficial.

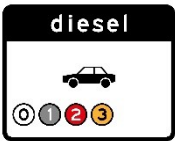
SECRETARUL DE STAT PENTRU INFRASTRUCTURĂ ȘI GOSPODĂRIREA APELOR,

Anexa 1 la articolul I, partea E, subpartea 2 din Decretul de modificare a Regulamentului din 1990 privind regulile de circulație și indicatoarele rutiere și a Decretului privind dispozițiile administrative referitoare la circulația rutieră în legătură cu extinderea zonelor cu emisii zero la taxiuri și introducerea unui nou indicator rutier pentru zonele ecologice și zonele cu emisii zero

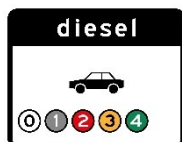
Indicator	Descriere	C22e
	Închis pentru autoturisme, vehicule comerciale, camioane, autobuze sau taxiuri ca urmare a cerințelor privind emisiile (zonă ecologică sau zonă cu emisii zero)	

Indicator	Descriere	C22e1
	Indicator suplimentar pentru C22e: zonă cu emisii zero pentru vehicule comerciale și camioane, accesibilă vehiculelor cu emisii zero	

Indicator	Descriere	C22e2
	Indicator suplimentar pentru C22e: zonă cu emisii zero pentru vehicule comerciale, camioane și taxiuri, accesibilă vehiculelor cu emisii zero	

Indicator	Descriere	C22e4
	Indicator suplimentar pentru C22e: zonă ecologică pentru autoturismele diesel, accesibilă pentru clasele de emisii 4-6	

Indicator	Descriere	C22e5	4
-----------	-----------	-------	---

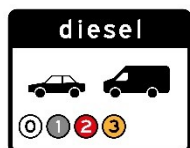


Indicator suplimentar pentru C22e: zonă ecologică pentru autoturismele diesel, accesibilă pentru clasele de emisii 5 și 6

Indicator

Descriere

C22e6

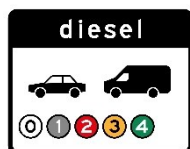


Indicator suplimentar pentru C22e: zonă ecologică pentru autoturismele și vehiculele utilitare diesel, accesibilă claselor de emisii 4-6

Indicator

Descriere

C22e7

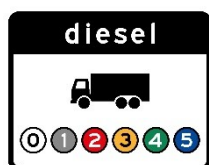


Indicator suplimentar pentru C22e: zonă ecologică pentru autoturismele și vehiculele utilitare diesel, accesibilă claselor de emisii 5 și 6

Indicator

Descriere

C22e8

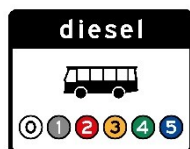


Indicator suplimentar pentru C22e: zonă ecologică pentru camioane, accesibilă camioanelor cu clasa de emisii 6

Indicator

Descriere

C22e9

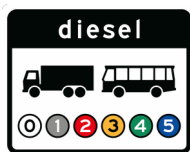


Indicator suplimentar pentru C22e: zonă ecologică pentru autobuze, accesibilă autobuzelor cu clasa de emisii 6

Indicator

Descriere

C22e10



Indicator suplimentar pentru C22e: zonă ecologică pentru camioane și autobuze, accesibilă camioanelor și autobuzelor cu clasa de emisii 6

Indicator

Descriere

C22f



Încheierea declarației de închidere ca urmare a cerințelor privind emisiile (zonă ecologică sau zonă cu emisii zero)

NOTE EXPLICATIVE

I. OBSERVAȚII GENERALE

1. Introducere

Prezentul decret introduce două modificări. În primul rând, operatorul rutier trebuie să aibă posibilitatea de a extinde aplicarea zonei cu emisii zero la taxiuri. Acest lucru necesită, de asemenea, schimbarea semnalizării. A fost proiectat un nou indicator rutier care nu numai că permite stabilirea unor zone cu emisii zero pentru taxiuri, ci servește, de asemenea, ca un nou indicator rutier atât pentru zonele ecologice, cât și pentru (alte) zone cu emisii zero. Aceasta din urmă este cealaltă modificare adusă prezentului decret. Indicatoarele rutiere separate existente pentru zonele ecologice și zonele cu emisii zero se înlocuiesc cu un nou indicator rutier adaptat exigențelor viitorului, cu noi indicatoare suplimentare asociate. Noile indicatoare suplimentare permit municipalităților care stabilesc o zonă cu emisii zero pentru vehiculele comerciale, camioane și, eventual, taxiuri să își mențină zona ecologică existentă pentru autoturismele diesel. Introducerea indicatoarelor nu conduce la noi posibilități pentru municipalități de a stabili zone ecologice. Adăugarea taxiurilor în zonele cu emisii zero este explicată mai detaliat în secțiunea 2 a prezentului capitol. Noul indicator rutier și indicatoarele suplimentare asociate sunt explicate mai detaliat în secțiunea 3.

2. Conținutul zonelor cu emisii zero pentru taxiuri

2.1 Introducerea zonelor cu emisii zero pentru taxiuri

Prezentul decret modifică Regulamentul din 1990 privind regulile de circulație și indicatoarele rutiere (RVV 1990) pentru a permite municipalităților să stabilească o zonă cu emisii zero pentru taxiuri la nivel local. Cu o zonă cu emisii zero, municipalitățile pot interzice vehiculele poluante din anumite părți ale municipalității lor. Acest lucru reduce emisiile de gaze cu efect de seră și așa-numitele emisii generate de traficul rutier, cum ar fi dioxidul de azot și particulele în suspensie, contribuind astfel la calitatea aerului. În 2019, municipalităților li s-a oferit opțiunea de a introduce o zonă cu emisii zero pentru vehiculele comerciale¹ și camioane până în 2025². Prezentul decret permite municipalităților să extindă zona cu emisii zero la taxiuri prin intermediul unui decret privind traficul.

Prezentul decret prevede, de asemenea, dispoziții tranzitorii și stabilește excepții.

¹ În capitolul VB din RVV 1990, o definiție diferită se aplică deja vehiculelor comerciale. Pentru capitolul VB și prezenta notă explicativă, vehiculele comerciale sunt vehicule utilitare ușoare a căror masă maximă autorizată nu depășește 3 500 kg.

² Decretul din 29 octombrie 2019 de modificare a Regulamentului din 1990 privind regulile de circulație și indicatoarele rutiere, a Decretului privind dispozițiile administrative referitoare la circulația rutieră și a Regulamentului privind numărul de înmatriculare în legătură cu armonizarea zonelor ecologice (Buletinul legilor și al decretelor 2019, 398).

2.2 Rezumat

2.2.1 Faza preliminară și prezentarea problemei

Administrația centrală a semnat Acordul privind aerul curat [Schone Lucht Akkoord]³. O cauză majoră a calității slabe a aerului o reprezintă vehiculele care funcționează cu combustibili fosili. Prin urmare, în Pactul verde privind logistica urbană cu emisii zero [Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek], s-a convenit în 2014 că logistica urbană fără emisii va fi introdusă începând cu 2025⁴. Acest lucru reduce emisiile din trafic, îmbunătățește aerul pe care oamenii îl respiră în orașe și contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră. În 2019, Acordul privind clima [Klimaatakkoord] a prevăzut introducerea unor zone cu emisii zero în 30-40 de municipalități pentru logistica urbană (vehicule comerciale și camioane)⁵. Decretul citat la nota 2 consacră în lege zonele cu emisii zero pentru vehiculele comerciale și camioane. Prin Decretul din 29 iunie 2023 de modificare a Regulamentului din 1990 privind regulile de circulație și indicatoarele rutiere în legătură cu condițiile temporare și dispozițiile tranzitorii pentru zonele cu emisii zero (Decretul temporar privind zonele cu emisii zero), au fost aduse precizări suplimentare normelor privind zonele cu emisii zero pentru aceste vehicule⁶.

Pe lângă vehiculele comerciale și camioane, taxiurile care funcționează cu combustibili fosili contribuie, de asemenea, la problema calității slabe a aerului în zonele urbane. Prin urmare, agenda de punere în aplicare a logisticii urbane a prevăzut în 2021 că se va investiga dacă zonele cu emisii zero s-ar putea aplica și taxiurilor⁷. Zonele cu emisii zero pentru vehiculele comerciale, camioane și taxiuri reprezintă un pas intermediar important către un trafic rutier complet curat până în 2050⁸.

Începând din 2019, au avut loc consultări între municipalități, administrația centrală, reprezentanți ai sectorului taxiurilor și alte părți publice și private cu privire la transportul cu taxiuri fără emisii. Acest lucru a dus la semnarea Acordului-cadru pentru transportul cu taxiuri fără emisii (denumit în continuare „acordul-cadru”) în aprilie 2022^{9,10}. Prin semnarea acestui acord-cadru, administrația centrală și-a exprimat intenția de a face posibilă din punct de vedere juridic introducerea zonelor cu emisii zero pentru taxiuri. Prezentul decret constituie dezvoltarea acestuia. Pe lângă intenția de a consacra din punct de vedere juridic zone cu emisii zero, semnarea acordului-cadru a inclus, de asemenea, acorduri privind angajamentul și acțiunile necesare pentru realizarea unui transport în regim de taxi fără emisii. De exemplu, municipalitățile facilitează disponibilitatea unei infrastructuri de încărcare suficiente, iar părțile colaborează cu privire la instrumentele de comunicare pentru a informa companiile de taxi, conducătorii auto și pasagerii cu privire la introducerea unor zone cu emisii zero pentru taxiuri.

2.2.2 Alegerea zonelor cu emisii zero pentru taxiuri

Prezentul decret permite municipalităților să introducă zone cu emisii zero pentru taxiuri, ceea ce înseamnă că toate vehiculele înmatriculate ca taxiuri după 31 decembrie 2025 și care funcționează cu combustibili fosili pot fi excluse din zona respectivă. Numai taxiurile cu emisii zero, cu clasa de emisii Z, vor mai avea voie să intre în zonele respective.

³ Documentele parlamentare II 2019/20, 30175, nr. 343.

⁴ Documentele parlamentare II 2014/15, 33043, nr. 38.

⁵ Documentele parlamentare II 2018/19, 32813, nr. 342.

⁶ Decretul din 29 iunie 2023 de modificare a Regulamentului din 1990 privind regulile de circulație și indicatoarele rutiere în legătură cu condițiile temporare și dispozițiile tranzitorii pentru zonele cu emisii zero (Decretul temporar privind zonele cu emisii zero) (Buletinul legilor și al decretelor 2023, 241).

⁷ Documentele parlamentare II 2020/21, 31209, nr. 226.

⁸ Documentele parlamentare II 2018/19, 32813, nr. 342.

⁹ Documentele parlamentare II 2022/23, 30175, nr. 420.

¹⁰ Acordul-cadru a fost semnat de Royal Dutch Transport (KNV), Uber, Bolt, SchipholTaxi, ElaadNL, Leaseplan, Asociația Neerlandeză pentru Energie Durabilă (NVDE), municipalitățile din Amsterdam, Haga, Eindhoven, Rotterdam, Tilburg și Ministerul Infrastructurii și Gospodăririi Apelor.

Pentru vehiculele înmatriculate ca taxiuri înainte de 2026, există dispoziții tranzitorii (a se vedea punctul 2.2.4).

Decizia de a oferi municipalităților opțiunea de a interzice taxiurile înmatriculate începând cu 1 ianuarie 2026 a fost luată în consultare cu municipalitățile, cu reprezentanții sectorului taxiurilor și cu alte părți relevante. Este important ca trecerea la transportul cu taxiuri cu emisii zero să fie fezabilă pentru operatori. Prin urmare, costul total de proprietate (achiziție și cost de utilizare) al vehiculelor de taxi a fost comparat și, pentru majoritatea modelelor, costul total de proprietate al unui model cu emisii zero este deja mai mic decât cel al unui model comparabil care funcționează cu combustibili fosili. Se preconizează că costul total al deținerii de vehicule cu emisii zero va scădea și mai mult în viitor. În plus față de costul de proprietate, perioada medie de amortizare a taxiurilor și disponibilitatea modelelor cu emisii zero au fost luate în considerare în decizia de a oferi municipalităților opțiunea de a interzice taxiurile înmatriculate începând cu 1 ianuarie 2026.

Zonele cu emisii zero reprezintă un mijloc relativ simplu pentru municipalități de a reduce emisiile generate de trafic, de a îmbunătăți calitatea aerului și de a reduce poluarea fonică pentru a crește calitatea vieții în localitatea lor. Zonele sunt relativ ușor de impus de către municipalități pe baza plăcuțelor de înmatriculare, de exemplu cu camere și recunoaștere automată a plăcuțelor de înmatriculare; ANPR). Pe lângă municipalități, celelalte părți la acordul-cadru și-au exprimat, de asemenea, preferința pentru zonele cu emisii zero, pentru a încuraja transportul în regim de taxi cu emisii zero.

Zonele cu emisii zero pentru taxiuri sunt în conformitate cu cele pentru vehiculele comerciale și camioane. Numai municipalitățile cu o zonă cu emisii zero pentru vehicule comerciale și camioane pot stabili o zonă cu emisii zero pentru taxiuri, iar zona cu emisii zero pentru taxiuri dintr-o municipalitate este, din punct de vedere geografic, aceeași cu cea pentru vehiculele comerciale și camioane. Acest lucru contribuie la claritatea politicilor și asigură faptul că pot fi utilizate aceleași mijloace de punere în aplicare, scutiri și comunicare ca în cazul vehiculelor comerciale și al camioanelor.

Un alt motiv pentru alegerea zonelor cu emisii zero este faptul că acestea se aplică *tuturor* taxiurilor. Nu se face nicio distincție între taxiurile care sunt chemate (chemate de pasagerii de la o stație de taxi sau de pe stradă) și taxiurile care sunt rezervate (rezervate prin telefon sau prin aplicație).

2.2.3 Impactul zonelor cu emisii zero asupra taxiurilor

În Țările de Jos funcționează peste 35 000 de taxiuri, majoritatea în zone urbane.¹¹ Taxiurile parcurg de aproximativ trei ori mai mulți kilometri pe an decât autoturismele obișnuite, iar peste 60 % dintre taxiuri funcționează cu motorină¹². Un procent din ce în ce mai mare de taxiuri sunt fără emisii¹³. Introducerea unor zone cu emisii zero pentru taxiuri poate accelera și mai mult tranziția către transportul cu taxiuri cu emisii zero. Dacă se introduce o zonă cu emisii zero în zona în care își desfășoară activitatea operatorii de taxi, acest lucru îi poate încuraja să opteze pentru un vehicul cu emisii zero (mai devreme).

Zonele cu emisii zero pentru taxiuri au un impact pozitiv asupra oamenilor, animalelor și plantelor din zonele în care taxiurile își desfășoară activitatea. Zonele reduc numărul de taxiuri care funcționează cu combustibili fosili, ceea ce duce la o reducere a emisiilor din trafic, la îmbunătățirea calității aerului, la reducerea poluării fonice și, prin urmare, la îmbunătățirea calității vieții în zonele urbane. Zonele cu emisii zero contribuie, de asemenea, la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră. Contribuția exactă a zonelor

¹¹ Un sfert până la o treime din taxiuri sunt utilizate pentru transportul cu taxiul al consumatorilor, în timp ce celelalte taxiuri sunt utilizate pentru așa-numitul transport al grupurilor-țintă: transportul achiziționat, de exemplu, al elevilor, al persoanelor în vârstă și al bolnavilor.

¹² Surse: Statistics Netherlands (CBS) și Netherlands Vehicle Authority (RDW).

¹³ În septembrie 2024, peste 26 % din numărul total de taxiuri erau fără emisii, comparativ cu 16 % cu 1,5 ani înainte. Mai mult de jumătate din vehiculele nou achiziționate înmatriculate ca taxiuri în primele luni ale anului 2024 sunt cu emisii zero. Sursa: RDW.

cu emisii zero pentru taxiuri la aceste obiective depinde de numărul de municipalități care aleg să introducă o astfel de zonă, de dimensiunea zonelor și de situațiile de trafic local. Prin semnarea acordului-cadru, municipalitățile Amsterdam, Haga, Eindhoven, Rotterdam și Tilburg și-au exprimat intenția de a introduce o zonă. Municipality Haarlemmermeer s-a alăturat în prezent. Aceasta înseamnă că o mare parte din piața taxiurilor este acoperită¹⁴. Mai multe municipalități pot urma.

În cazul în care municipalitățile introduc o zonă cu emisii zero pentru taxiuri, acest lucru va avea un impact asupra operatorilor de taxi care conduc în zonă. Operatorii care încă conduc un taxi care funcționează cu combustibili fosili trebuie să investească într-un model cu emisii zero dacă doresc să continue să conducă în zonă. Dispozițiile tranzitorii se aliniază cât mai strâns posibil cu calendarul natural al investițiilor operatorilor (a se vedea punctul 2.2.4). Pentru majoritatea modelelor, costul de deținere a unui taxi cu emisii zero este deja mai mic decât cel al unui model comparabil care funcționează cu combustibili fosili. Costurile de achiziție pot fi mai mari în unele cazuri, dar operatorii recuperează aceste costuri¹⁵.

Operatorii de taxi care conduc în zone, dar (încă) nu pot îndeplini cerințele de acces, pot solicita o scutire în anumite cazuri. Prin punerea în aplicare a unei politici armonizate de scutire și prin înființarea unui Birou central pentru cererile de scutire, municipalitățile încearcă să mențină sarcina administrativă și de reglementare pentru operatori la un nivel scăzut (a se vedea punctul 2.4).

Pentru municipalitățile care introduc o zonă cu emisii zero pentru taxiuri, aceasta înseamnă că trebuie să o pună în aplicare (a se vedea punctul 2.5). Municipalitățile trebuie, de asemenea, să elaboreze o politică privind exceptările. Municipalitățile care intenționează să introducă o zonă cu emisii zero pentru taxiuri au indicat că doresc să își delege autoritatea de scutire Biroului central pentru scutiri de la zonele cu emisii zero (Centraal Loket ontheffingen nul-emissiezones), care este în curs de înființare în contextul agendei de punere în aplicare a logisticii urbane (a se vedea punctul 2.4).

Municipalitățile sunt libere să decidă dacă doresc să introducă o zonă cu emisii zero pentru taxiuri. Înființarea unei zone este apoi efectuată printr-un decret de circulație. În decretul respectiv, o municipalitate justifică eficacitatea și proporționalitatea unei zone, analizează impactul asupra rezidenților, a operatorilor de taxi și a conducătorilor auto și examinează dacă sunt îndeplinite toate condițiile prealabile. În plus, municipalitatea ia în considerare introducerea unei zone cu emisii zero pentru taxiuri, alături de alte măsuri care pot îmbunătăți calitatea aerului și calitatea vieții. Municipalitățile care au semnat acordul-cadru, în consultare cu KNV și cu operatorii locali de taxi, au elaborat un plan de acțiune pentru introducerea unei zone cu emisii zero pentru taxiuri. Cerințele aplicabile adoptării unui decret rutier asigură, de asemenea, că municipalitățile iau decizia de a stabili o zonă cu emisii zero pentru taxiuri cu diligența necesară. Proiectul de cooperare a grupurilor de experți în logistică urbană (SPES) sprijină municipalitățile în elaborarea decretelor de trafic și oferă modele de decrete.

2.2.4 Dispoziții tranzitorii pentru taxiurile înmatriculate înainte de 2026

Operatorii de taxi care au investit într-un vehicul care funcționează cu combustibili fosili în ultimii ani vor avea la dispoziție câțiva ani în plus pentru a trece la o variantă fără emisii. Cerințele de acces pentru zonele cu emisii zero pentru taxiuri sunt următoarele:

- toate vehiculele, noi sau de ocazie, înmatriculate ca taxiuri începând cu 1 ianuarie 2026, trebuie să fie fără emisii pentru a putea circula în zonă;
- taxiurile cu clasa de emisii 5 înmatriculate înainte de 1 ianuarie 2026 vor avea acces în zonă până la 1 ianuarie 2027;

¹⁴ Numărul exact de taxiuri care operează în fiecare municipalitate nu este cunoscut. O analiză realizată de CBS arată că majoritatea kilometrilor de taxi sunt parcurși în Amsterdam și că aproape jumătate din totalul kilometrilor de taxi sunt parcurși în Olanda de Nord, Olanda de Sud și Brabantul de Nord împreună.

¹⁵ În transportul grupului țintă, acordurile contractuale determină momentul investiției și momentul în care costurile de achiziție sunt recuperate.

- taxiurile cu clasa de emisii 6 înmatriculate înainte de 1 ianuarie 2026 vor avea acces în zonă până la 1 ianuarie 2029¹⁶.

Cerințele de acces au fost elaborate în consultare cu părțile la acordul-cadru. S-a căutat un echilibru între realizarea unei contribuții substanțiale la reducerea emisiilor generate de trafic, pe de o parte, și fezabilitatea pentru operatorii de taxi, pe de altă parte. Au fost luate în considerare costul total de proprietate, perioada de amortizare a taxiurilor și disponibilitatea taxiurilor cu emisii zero.

Cerințele de acces se aplică tuturor zonelor cu emisii zero pentru taxiuri, indiferent de momentul în care o municipalitate introduce o astfel de zonă.

2.3 Excepție pentru taxiurile accesibile persoanelor în scaun cu roțile

Adesea, proprietarii de taxiuri accesibile scaunelor cu roțile nu sunt încă în măsură să îndeplinească cerințele de acces din zonele cu emisii zero. Taxiurile accesibile scaunelor cu roțile, cu emisii zero, nu sunt încă disponibile în mod suficient. Prin urmare, taxiurile accesibile scaunelor cu roțile sunt exceptate de la declarația de închidere pentru zonele cu emisii zero pentru taxiuri până în 2030. Taxiurile accesibile scaunelor cu roțile sunt identificate în registrul vehiculelor prin codul de caroserie SH, ca denumire specială pentru taxiurile accesibile scaunelor cu roțile sau prin codurile de specialitate 70, 145, 146, 147 sau 149. Expirarea exceptării se reexaminează în 2028 pentru a stabili dacă vor fi disponibile suficiente modele accesibile ca preț și cu emisii zero începând cu 2030.

2.4 Politica armonizată de excepție

Pe lângă proprietarii de taxiuri accesibile scaunelor cu roțile, este probabil să existe și alți operatori de taxi care (încă) nu pot îndeplini cerințele de acces din zonele cu emisii zero. În anumite cazuri, proprietarii acestor taxiuri pot solicita o excepție pentru a conduce în zonele cu emisii zero. Nu este de dorit ca operatorii din diferite municipalități să se confrunte cu politici de excepție diferite și cu proceduri de depunere a cererilor diferite. Acesta este motivul pentru care municipalitățile care urmează să introducă o zonă cu emisii zero pentru taxiuri, împreună cu Ministerul Infrastructurii și Gospodăririi Apelor, convin asupra unei politici armonizate de excepție scutire care să fie pusă în aplicare în comun de municipalități. Este vorba, de exemplu, de excepții zilnice pentru a intra într-o zonă cu emisii zero de mai multe ori pe an. În plus, se încheie acorduri privind acordarea de excepții pentru o perioadă mai lungă, de exemplu, în cazul în care un operator se confruntă cu falimentul sau în cazul în care un operator a achiziționat un vehicul fără emisii care nu a fost încă livrat.

Se ia în considerare, de asemenea, transportul grupurilor-țintă, transportul achiziționat, de exemplu, al elevilor, al persoanelor în vârstă și al bolnavilor, care este efectuat cu taxiuri. Municipalitățile care intenționează să introducă o zonă cu emisii zero pentru taxiuri achiziționează sau urmează să achiziționeze transportul grupului lor țintă pe o bază cu emisii zero. Cu toate acestea, va exista, de asemenea, un transport al grupului-țintă care operează în zonele care este, de exemplu, achiziționat de municipalitățile învecinate sau de alte părți. Este posibil ca unele dintre aceste transporturi să nu respecte (încă) cerințele de acces ale zonelor cu emisii zero din cauza acordurilor în curs cu clientul lor. A fost întocmit un inventar al acestui grup în numele Ministerului Infrastructurii și Gospodăririi Apelor și al municipalităților care vor stabili o zonă cu emisii zero pentru taxiuri. Municipalitățile cooperează și se consultă cu industria pentru a elabora condițiile de obținere a unei excepții.

Se intenționează ca excepțiile să fie evaluate de Biroul central pentru excepții de la zonele cu emisii zero, care este în curs de înființare ca parte a agendei de punere în aplicare a logisticii urbane. Municipalitățile care introduc o zonă cu emisii zero pentru taxiuri au indicat că își vor delega autoritatea de excepție Biroului Central. Operatorii pot apoi să se adreseze acestui birou pentru a solicita o excepție pentru una sau mai multe municipalități cu o zonă cu emisii zero. Acest lucru va asigura uniformitatea

¹⁶ Clasa de emisii indică cât de poluant este un vehicul. În linii mari, cu cât clasa de emisii este mai mare, cu atât mai puțini poluanți sunt emiși.

politicii de exceptare, claritatea și o sarcină administrativă mai redusă pentru operatorii de taxi și pentru municipalitățile însele.

2.5 Punerea în aplicare, supravegherea și asigurarea respectării

Controlul la intrarea într-o zonă cu emisii zero este efectuat de municipalitate pe baza plăcuței de înmatriculare, de obicei cu camere și recunoașterea automată a plăcuțelor de înmatriculare (ANPR) sau prin trimiterea de agenți speciali de investigații. Încălcarea declarației de închidere a unei zone cu emisii zero poate duce la impunerea unei amenzi în temeiul Legii privind aplicarea administrativă a reglementărilor în materie de trafic (Legea Mulder). Ministrul justiției și securității va promova includerea acestei infracțiuni în Legea Mulder ca infracțiune sancționabilă cu amendă.

2.6 Sarcina administrativă și costurile de conformitate

Aproximativ 10 000 de taxiuri sunt utilizate pentru transportul cu taxiul al consumatorilor în Țările de Jos¹⁷. Trei sferturi dintre acestea sunt conduse cel mai probabil (uneori) în cadrul municipalităților care intenționează să stabilească o zonă cu emisii zero pentru taxiuri. Peste 26 % din totalul taxiurilor aveau deja emisii zero în septembrie 2024, iar acest procent este chiar mai mare în municipalitățile care intenționează să instituie o zonă cu emisii zero pentru taxiuri. Marea majoritate a celorlalte taxiuri sunt din clasa de emisii 5 sau 6. Proprietarii acestor taxiuri vor putea utiliza dispozițiile tranzitorii în anii următori. În cazul în care ar investi oricum într-un vehicul nou (din cauza perioadei de depreciere a vehiculului lor), introducerea unor zone cu emisii zero pentru taxiuri i-ar încuraja să aleagă un vehicul cu emisii zero. Prezentul decret nu creează sarcini administrative suplimentare sau costuri de conformitate pentru acest grup.

Trebuie să existe un grup mic de operatori, o estimare aproximativă fiind cuprinsă între 500 și 700, pentru care acest lucru nu se aplică. Dacă doresc să conducă într-o zonă cu emisii zero, trebuie să investească în prealabil într-un vehicul cu emisii zero și, prin urmare, să suporte sarcini administrative și costuri de asigurare a conformității suplimentare. Aceste costuri constau în achiziționarea unui vehicul nou și eventualele costuri care ar putea fi necesare pentru înmatricularea acestui vehicul ca taxi și pentru transmiterea numărului de înmatriculare municipalității. Presupunând o oră de muncă și un salariu orar de 47 EUR, sarcina administrativă totală pentru acest grup de operatori împreună este de maximum 32 900 EUR (700 x 47 EUR) o singură dată.

Pe lângă grupul mic de operatori care investesc din timp într-un vehicul cu emisii zero, există costuri asociate cu solicitarea unei exceptări pentru operatorii eligibili. Numărul de derogări preconizate și procedura de aplicare vor fi evaluate în continuare. Se preconizează că vor exista câteva sute de cereri de exceptare pe an. Presupunând 300 de cereri de exceptare pe an, care durează în medie o jumătate de oră fiecare, sarcina administrativă este de 7 050 EUR pe an.

¹⁷ Pentru taxiurile utilizate pentru transportul grupurilor-țintă, administrația centrală și municipalitățile vizează un transport al grupurilor-țintă fără emisii până în 2025. Este posibil să existe în continuare un transport de grup-țintă care să nu fie încă fără emisii și care să funcționeze în zonele cu emisii zero pentru taxiuri. Municipalitățile care urmează să stabilească o zonă cu emisii zero pentru taxiuri elaborează condițiile pentru obținerea unei exceptări pentru acest grup.

3. Conținutul unui nou indicator rutier pentru zonele ecologice și zonele cu emisii zero

3.1 Introducerea și contextul noului indicator rutier și al indicatoarelor suplimentare asociate

Această parte a notelor explicative se referă la adaptarea indicatoarelor rutiere care indică o zonă ecologică sau o zonă cu emisii zero.

Atât zonele ecologice, cât și zonele cu emisii zero reprezintă un mijloc de realizare a obiectivelor privind clima și calitatea aerului. Pentru a putea stabili o astfel de zonă, este necesar un indicator rutier care să indice zona și să specifice vehiculele cărora li se aplică zona. Prezentul decret înlocuiește indicatoarele rutiere anterioare pentru zonele ecologice și cu emisii zero cu un nou indicator rutier adaptat exigențelor viitorului, cu indicatoare suplimentare asociate.

Motivul adaptării indicatoarelor rutiere este triplu:

- În primul rând, indicatorul rutier stabilit anterior¹⁸ pentru o zonă cu emisii zero (C22c) este conceput special pentru a interzice vehiculele comerciale și camioanele. Datorită apariției acestui indicator, nu pot fi adăugate alte categorii de vehicule. Acest lucru a devenit o problemă acum că taxiurile, a se vedea secțiunea 2, pot fi, de asemenea, incluse în zonele cu emisii zero. Pentru a putea adăuga taxiuri și, eventual, alte vehicule în viitor, a fost proiectat acum un indicator mai general. Indicatorul rutier stabilit anterior pentru zonele cu emisii zero era inoperabil din punct de vedere practic și juridic pentru alte categorii de vehicule decât vehiculele comerciale și camioanele care figurează pe acesta.
- Un alt motiv pentru adaptarea indicatoarelor (suplimentare) este faptul că, în cazul în care s-ar stabili o zonă cu emisii zero pentru vehiculele comerciale și camioane cu indicatoarele vechi și o zonă ecologică pentru autoturismele diesel, diferitele indicatoare (suplimentare) ar intra în conflict în ceea ce privește vehiculele comerciale. Prin adaptarea indicatoarelor, se poate stabili atât o zonă cu emisii zero pentru vehiculele comerciale și camioane, cât și o zonă ecologică pentru autoturismele diesel.
- În sfârșit, coexistența a două indicatoare principale cu indicatoare suplimentare diferite ar conduce la o semnalizare confuză și la o lipsă de claritate pentru utilizatorul drumului.

Noul indicator rutier se va utiliza pentru toate zonele legate de emisii incluse în RVV 1990. Acest lucru permite indicarea atât a unei zone ecologice, cât și a unei zone cu emisii zero prin intermediul semnelor suplimentare asociate. Indicatorul rutier este

¹⁸ Decretul din 29 octombrie 2019 de modificare a Regulamentului din 1990 privind regulile de circulație și indicatoarele rutiere, a Decretului privind dispozițiile administrative referitoare la circulația rutieră și a Regulamentului privind numărul de înmatriculare în legătură cu armonizarea zonelor ecologice (Buletinul legilor și al decretelor din 2019, 398). 13

adaptat exigențelor viitorului, astfel încât, fără a schimba indicatorul principal, în cele din urmă să fie posibilă stabilirea unei zone cu emisii zero și pentru alte categorii de vehicule¹⁹. Prezentul decret permite adăugarea taxiurilor la regimul de acces în zonele cu emisii zero.

În plus, această modificare decuplează zona ecologică pentru autoturismele diesel de vehiculele comerciale, făcând posibilă menținerea unei zone ecologice separate pentru autoturisme sau stabilirea uneia în combinație cu o zonă cu emisii zero pentru vehiculele comerciale și camioane.

Evoluții autonome

Cu excepția taxiurilor, noul indicator rutier nu afectează regimurile de acces existente sau acordurile referitoare la acestea²⁰. Până în 2025, o serie de semne suplimentare vor fi expirat deja²¹. Întrucât prezentul decret intră în vigoare după această dată, nu este necesar ca aceste indicatoare să fie înlocuite cu noi indicatoare suplimentare. Acestea sunt indicatoarele suplimentare C22a1, C22a4, C22a6 și C22a8.

3.2 Rezumat

Noul indicator rutier constă într-un indicator principal care este o variație a unui indicator de interdicție existent (C6: închis pentru autovehiculele cu mai mult de două roți). Acesta înlocuiește indicatoarele rutiere existente pentru zonele ecologice și zonele cu emisii zero cu un singur indicator rutier care conține o declarație de închidere pentru vehicule din cauza cerințelor privind emisiile. Acesta este un semn de interdicție cu imaginea unei mașini și a unor nori de fum. La fel ca în sistemul actual al zonelor ecologice și al zonelor cu emisii zero, acest indicator rutier este întotdeauna combinat cu unul sau mai multe indicatoare suplimentare care prezintă combinații de categorii de vehicule, clase de emisii și combustibili. Indicatoarele suplimentare indică categoriile de vehicule cărora li se aplică clasa de emisii din zonă (regimul de acces).

Noul indicator rutier și indicatoarele suplimentare sunt mai bine aliniate cu BABW și RVV 1990.

Noul indicator rutier și indicatoarele suplimentare asociate sunt mai bune decât indicatoarele anterioare pentru zonele ecologice, în conformitate cu normele existente privind indicatoarele și indicatoarele suplimentare din BABW [articolul 8 alineatul (2) litera (b)] și RVV 1990 [articolul 67 alineatul (1) litera (b)].

Indicatoarele suplimentare indică vehiculele cărora li se aplică declarația de închidere. Acest lucru este în contrast cu indicatoarele anterioare care indicau care vehicule erau permise. În noul sistem, indicatoarele suplimentare indică întotdeauna căror vehicule și în ce condiții (care clasă de emisii) se aplică declarația de închidere. Culoarele claselor de emisii indicate pe panourile suplimentare sunt în conformitate cu sistemul existent în RVV 1990.

Prin prezentul decret, se aplică semnalizarea existentă stabilită pentru zonele cu emisii zero și zonele ecologice cu semne suplimentare asociate se elimină de la 1 ianuarie

¹⁹ Stabilirea unei zone cu emisii zero pentru noile categorii de vehicule este posibilă numai după modificarea textului și a descrierii indicatoarelor rutiere din RVV 1990. Cu acest nou design adaptat exigențelor viitorului, atât sarcina administrativă, cât și costurile municipale sunt reduse în comparație cu sistemul actual. Prezentul decret permite introducerea unei zone cu emisii zero pentru taxiuri.

²⁰ Decretul din 29 iunie 2023 de modificare a Regulamentului din 1990 privind regulile de circulație și indicatoarele rutiere în legătură cu condițiile temporare și dispozițiile tranzitorii pentru zonele cu emisii zero (Decretul temporar privind zonele cu emisii zero) (Buletinul legilor și al decretelor 2023, 241).

²¹ A se vedea articolul 86d alineatul (2) (vechi) și alineatul (3) (vechi) din RVV 1990.

2026, iar noul indicator rutier cu indicatoare suplimentare asociate, astfel cum este prevăzut în anexa 1 la articolul I, partea E, punctul 2 din prezentul decret.

Prezentul decret intră în vigoare de la 1 ianuarie 2026. Semnalizarea face obiectul unei măsuri tranzitorii temporare de șase luni pentru municipalitățile cu o zonă ecologică existentă. Municipalitățile care au deja o zonă ecologică pentru vehicule comerciale și camioane la 1 ianuarie 2026 trebuie să fi amplasat noile indicatoare (suplimentare) și, dacă este necesar, să fi adoptat un nou decret de circulație până la 1 iulie 2026. Astfel, municipalitățile au suficient timp pentru a amplasa indicatoarele corecte fără a avea indicatoare diferite cu același înțeles pe străzi pentru o perioadă lungă de timp.

3.3 Impact

Introducerea noului indicator rutier și a indicatoarelor suplimentare asociate pentru zonele ecologice și zonele cu emisii zero rezolvă trei probleme. În primul rând, va fi posibil, în cele din urmă, să se adauge noi categorii de vehicule, începând cu taxiurile, la semnalizarea zonelor cu emisii zero. În plus, trebuie să fie posibilă introducerea unei zone ecologice exclusiv pentru autoturismele diesel în zonele în care vehiculele comerciale fac obiectul unei zone cu emisii zero. În cele din urmă, trebuie evitată o amestecare a indicatoarelor rutiere cu indicatoare suplimentare. Pentru o zonă ecologică și o zonă cu emisii zero, este suficient un indicator cu unul sau mai multe indicatoare suplimentare.

3.4 Punerea în aplicare, supravegherea și asigurarea respectării

Noul indicator rutier și indicatoarele suplimentare asociate intră în vigoare de la 1 ianuarie 2026. De la publicarea decretului, se lansează campanii de informare pentru a spori gradul de conștientizare cu privire la noul sistem de semnalizare. Proprietarii de vehicule sunt informați pe site-urile web naționale pentru zonele ecologice și cu emisii zero (www.milieuzones.nl și www.opwegnaarzes.nl) cu privire la zonele ecologice și cu emisii zero stabilite de municipalități, la normele aplicabile și la semnalizarea aferentă. Aceste site-uri oferă, de asemenea, o imagine de ansamblu a zonelor ecologice și cu emisii zero și a combinației dintre noul indicator principal și noile indicatoare suplimentare.

Comunicarea nu trebuie să provină numai de la guvernul național. Municipalitățile individuale și asociațiile industriale își implică propriile circumscripții în noua semnalizare a zonelor ecologice și a zonelor cu emisii zero și le informează despre aceasta.

3.5 Impactul financiar

Municipalitățile care aleg să introducă o zonă ecologică sau o zonă cu emisii zero pot estima impactul financiar și sarcina administrativă care rezultă din această modificare. Amploarea acestui impact depinde de procesul decizional concret, dar pentru moment se estimează că este limitată, deoarece municipalitățile care doresc să introducă o zonă cu emisii zero începând cu 2025 ar trebui, în orice caz, să investească în înlocuirea și instalarea indicatorului pentru zona cu emisii zero. Municipalitățile care mențin doar o zonă ecologică trebuie, de asemenea, să introducă o nouă semnalizare. Deoarece multe dintre ele înăspresc oricum cerințele de acces la acel moment, o nouă semnalizare face deja parte din planificare.

4. Discuție, consiliere, consultare, examinare preliminară și notificare

În perioada premergătoare acestui decret, semnalizarea a fost discutată cu municipalitățile, cu Serviciul Național de Semnalizare (NBd), cu Ministerul Justiției și Securității, cu Biroul Central de Procesare al Ministerului Public (CVOM) și cu Rijkswaterstaat.

De asemenea, au fost luate în considerare evoluțiile europene în armonizarea semnalizării pentru zonele cu acces restricționat la trafic. Aceasta include sfaturi cu privire la utilizarea unui indicator principal care prezintă o mașină *en face* cu gaze de eșapament (astfel cum se indică în prezentul indicator principal) și mai jos vehiculele cărora li se aplică indicatorul principal (astfel cum se indică în prezentul sistem). Acest sistem este în prezent în curs de dezvoltare și nu a fost încă definitiv stabilit. Introducerea zonelor neerlandeze cu emisii zero este înaintea dezvoltării reglementărilor europene și internaționale. Noul indicator principal este similar cu cel utilizat în Flandra pentru o zonă cu emisii scăzute.

În plus, eficacitatea și inteligibilitatea indicatorului principal și a diferitelor indicatoare suplimentare au fost evaluate prin intermediul unui sondaj în rândul utilizatorilor, în care participanții erau reprezentativi pentru întreaga populație de participanți la trafic de pe autostrăzile neerlandeze. Rezultatele arată că indicatorul principal este puternic asociat cu poluarea, unde este clar că vehiculele mai puțin poluante și vehiculele cu combustibil curat (electric și hidrogen) au voie să circule indiferent de tipul de indicator suplimentar. Există, de asemenea, indicii că respondenții nu pot interpreta corect sistemul, de exemplu, „3 și inferior” sau „4 și superior” în raport cu clasa vehiculului în care conduc (clasa 3 este superioară sau inferioară clasei 4 și/sau clasa 3 sau clasa 4 este mai curată sau mai poluantă?). Pentru a reduce riscul de ambiguitate, s-a decis afișarea explicită pe noile indicatoare suplimentare a claselor de emisii cărora li se aplică zona ecologică. Scopul este de a împiedica participanții la trafic să facă greșeli în ceea ce privește logica claselor de emisii mai ridicate sau mai scăzute și a claselor de emisii mai curate sau mai poluante.

Concluzia sondajului în rândul utilizatorilor este că, odată cu modificările propuse ale indicatorului și cu o campanie de informare adecvată, utilizatorii drumurilor pot face mai puține greșeli, iar inteligibilitatea și claritatea noului indicator vor fi sporite.

4.1 Testul IMM-urilor

La 31 ianuarie 2023, în cadrul testului IMM-urilor, au avut loc discuții cu șase IMM-uri cu privire la intenția de a introduce zone cu emisii zero pentru taxiuri. IMM-urile sunt active pe piața taxiurilor de consum și în transportul grupurilor-țintă, în diferite părți ale Țărilor de Jos. Participanții la masa rotundă sunt pozitivi în ceea ce privește decretul. Aceștia aprobă ambițiile subiacente în materie de durabilitate și sunt de părere că planurile sunt fezabile, dar au o serie de preocupări.

Primul este că taxiurile pentru scaune rulante și taxiurile pentru transportul pacienților în poziție culcată sunt exceptate și că expirarea acestei exceptări în 2030 trebuie revizuită în timp util pentru a stabili dacă sunt disponibile suficiente taxiuri pentru fotolii rulante cu emisii zero, la prețuri accesibile. Aceasta va fi revizuită în 2028, a se vedea secțiunea 2.3.

O a doua preocupare pentru participanți este că trebuie să existe suficientă infrastructură de încărcare, inclusiv așa-numitele stații de încărcare rapidă, posibil în special pentru taxiuri. Municipalitățile facilitează disponibilitatea unei infrastructuri de încărcare suficiente și coordonează acest lucru cu operatorul de rețea și cu părțile relevante de pe piață, astfel cum se prevede, de asemenea, în acordul-cadru. Administrația centrală cooperează, de asemenea, cu aceste părți în cadrul așa-numitei Agende Naționale privind Infrastructura de Încărcare (NAL). Nevoile de încărcare ale taxiurilor sunt luate în considerare în inventarul realizat al infrastructurii de încărcare necesare în acest context. NAL urmărește să asigure că dezvoltarea infrastructurii de încărcare în Țările de Jos se aliniază la creșterea tuturor tipurilor de transport electric, cu scopul principal de a oferi suficiente opțiuni de încărcare. În acordul de cooperare NAL,

au fost stabilite aranjamente concrete între administrația centrală și regiuni în această privință²².

Este important pentru IMM-uri să se acorde o atenție deosebită transportului grupurilor-țintă. Potrivit acestora, aceasta servește drept formă de transport public pentru persoanele care nu pot utiliza transportul public regulat. Conducerea fără emisii nu ar trebui să fie în detrimentul serviciului furnizat acestor persoane, de exemplu, deoarece încărcarea ar fi necesară în timpul unei călătorii. Este important ca clienții din transportul grupului țintă (în principal municipalitățile) să acorde atenție acestui lucru. În cadrul Convenției și Acordului administrativ privind transportul de grup țintă cu emisii zero, clienții din transportul de grup țintă sunt încurajați și asistați de administrația centrală în achiziționarea de transport fără emisii²³.

În cadrul mesei rotunde privind IMM-urile, s-a discutat, de asemenea, că, pentru a reduce sarcina administrativă pentru IMM-uri, este important să existe un birou în care să se poată solicita derogări și ca toate municipalitățile cu o zonă cu emisii zero pentru taxiuri să aplice aceeași politică de exceptare. Participanții au subliniat că există taxiuri care operează în întreaga țară și, prin urmare, ar trebui să fie posibil să se obțină o derogare pentru toate zonele cu emisii zero care să fie valabilă pentru o perioadă mai lungă. Această contribuție din partea IMM-urilor este luată în considerare la elaborarea politicii de exceptare.

4.2 Consultarea pe internet

În perioada 18 august-15 septembrie 2023, a avut loc o consultare pe internet cu privire la proiectul de decret. S-au primit în total 15 răspunsuri. Au răspuns patru persoane, șapte societăți sau reprezentanți ai unor societăți și patru municipalități. Deși răspunsurile sunt în general pozitive în ceea ce privește posibilitatea municipalităților de a stabili o zonă cu emisii zero pentru taxiuri, părțile atrag atenția asupra unei serii de puncte.

Trei răspunsuri indică faptul că cerințele de acces, astfel cum se explică în secțiunea 2.2.4, se aplică fiecărei zone cu emisii zero pentru taxiuri, indiferent de momentul în care o municipalitate stabilește zona. Potrivit unei organizații-umbrelă, acest lucru înseamnă că operatorii pot fi informați cu puțin timp înainte de introducerea unei zone că taxiul lor nu este autorizat să opereze în zonă. O municipalitate solicită ca cerințele de acces ale unei zone să depindă de momentul înființării acesteia. Această alternativă nu a fost selectată. Cerințele uniforme de acces pentru toate zonele cu emisii zero împiedică operatorii să se confrunte cu situații diferite în diferite zone cu emisii zero. Regimul tranzitoriu uniform se bazează pe flota națională de taxiuri și pe perioada medie de amortizare a taxiurilor. Municipalitățile trebuie să comunice și să se consulte cu industria locală de taxi în timp util dacă doresc să stabilească o zonă cu emisii zero. Dacă este necesar, o municipalitate poate acorda temporar derogări suplimentare.

O municipalitate întreabă de ce cerințele de acces specifică data de 1 ianuarie 2025.²⁴ Aceasta a fost aleasă în consultare cu municipalitățile, cu reprezentanții sectorului taxiurilor și cu alte părți relevante și după studierea disponibilității și a costului deținere a taxiurilor cu emisii zero. Data aleasă coincide cu momentul de la care municipalitățile pot stabili o zonă cu emisii zero pentru taxiuri, care, la rândul său, coincide cu momentul în care poate fi stabilită o zonă cu emisii zero pentru vehicule comerciale și camioane.

O persoană privată întreabă de ce nu au fost alese politici mai generice. Administrația centrală a ales să facă transportul comercial mai ecologic în orașe în primul rând, deoarece acesta este cel mai eficient și mai rentabil. Doi (reprezentanți ai) companiilor

²² Documentele parlamentare II 2021/22, 31305, nr. 351; www.agendalaadinfrastructuur.nl.

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

²⁴ Inițial, planul era să se creeze zone cu emisii zero pentru taxiuri începând cu 1 ianuarie 2025. Într-un timp, această dată a fost amânată pentru 1 ianuarie 2026.

de taxi subliniază importanța unei infrastructuri suficiente de încărcare (rapidă) și a unor tarife de încărcare bazate pe piață. Unul dintre aceștia ar dori, de asemenea, să vadă o „politică amplă de exceptare”, iar o municipalitate a făcut, de asemenea, două observații cu privire la politica de exceptare. Politica de exceptare este formulată împreună cu municipalitățile și în consultare cu industria.

În general, sistemul pentru indicatorul propus nu este pus sub semnul întrebării, dar sunt necesare clarificări suplimentare. În plus, un număr de părți au făcut sugestii pentru a rafina formularea și indicatorul rutier cu indicatoare suplimentare asociate și pentru a clarifica notele explicative. Multe dintre aceste sugestii au fost adoptate.

În ceea ce privește sistemul de utilizare a culorilor și de afișare a claselor de emisii pe indicatorul rutier și pe indicatoarele suplimentare aferente, un răspuns specific a fost prezentat de o persoană privată. Această sugestie a fost inclusă ca o considerație anterior în faza de pregătire. Alegerea finală a sistemului a fost făcută pe baza expertizei unor părți precum Serviciul Național de Semnalizare, municipalitățile și poliția, precum și pe baza testului utilizatorului. Testul utilizatorului a arătat că indicatorul suplimentar este mai ușor de interpretat dacă sunt afișate toate clasele de emisii care nu au acces. De asemenea, s-a decis utilizarea culorilor deja atribuite claselor de emisii în RVV 1990 și înregistrate pe panourile suplimentare existente. Alegerea de a schimba sistemul indicatoarelor suplimentare din „permis” în „interzis” a fost făcută în conformitate cu sistemul existent în RVV 1990. Aceasta nu afișează clasele de emisii care au acces.

S-au primit, de asemenea, răspunsuri critice în ceea ce privește numărul de indicatoare în combinație cu indicatorul rutier pentru zonele ecologice. Cu toate acestea, indicatorul rutier propus cu indicatoarele suplimentare asociate înlocuiește cu precizie indicatoarele rutiere atât pentru zonele cu emisii zero pentru logistica urbană (C22c), cât și pentru zonele ecologice (C22a), pentru a preveni un număr excesiv de indicatoare rutiere.

Răspunsul unui grup de interese de a include în mod explicit utilajele mobile și tractoarele drept categorii de vehicule permise pe panourile de semnalizare suplimentare nu conduce la o modificare, deoarece utilajele mobile și tractoarele nu fac obiectul regimului zonelor cu emisii zero. De asemenea, acest lucru nu este cazul pentru moment, motiv pentru care acestea nu au fost adăugate.

O municipalitate solicită flexibilitate în ceea ce privește indicatoarele suplimentare. Pentru a fi cât mai clar posibil pentru participanții la trafic, este necesar ca indicatoarele suplimentare pentru zonele ecologice și zonele cu emisii zero să fie aceleași peste tot.

Ca urmare a răspunsurilor municipalităților de a combina intervalele orare, zonele pietonale și zonele cu emisii zero într-un singur indicator rutier, au avut loc discuții cu municipalitățile în cauză. Problema combinării indicatoarelor pentru zonele cu emisii zero și alte tipuri de zone nu poate fi rezolvată prin adaptarea indicatoarelor principale sau suplimentare pentru zonele cu emisii zero. Indicatorul suplimentar indică vehiculele cărora li se aplică indicatorul principal. Limitarea duratei indicatorului suplimentar ar însemna că indicatorul principal nu s-ar aplica în afara acestor perioade. Cu toate acestea, municipalitățile pot stabili un interval orar într-o zonă cu emisii zero.

Răspunsurile la zonele cu emisii zero pentru logistica urbană și posibilele derogări pentru anumite categorii de vehicule nu intră în domeniul de aplicare al prezentului decret și nu conduc la modificări ale indicatorului rutier.

4.3 Testul ATR (Consiliul consultativ privind sarcina de reglementare)

La 14 septembrie 2023, colegiul consultativ a emis un aviz de reglementare cu privire la proiectul de decret. Consiliul recomandă ca decretul să fie prezentat după ce au fost luate în considerare o serie de puncte de consultanță.

În primul rând, consiliul recomandă să se asigure că municipalitățile care stabilesc o zonă cu emisii zero pentru taxiuri facilitează o infrastructură de încărcare suficientă și o capacitate adecvată a rețelei. Acordul-cadru prevede că municipalitățile facilitează

disponibilitatea unei infrastructuri de încărcare suficiente și că se consultă cu operatorii locali de taxi pentru a stabili dacă sunt îndeplinite condițiile prealabile pentru o zonă cu emisii zero (inclusiv o infrastructură de încărcare suficientă). Atunci când elaborează decretul rutier prin care municipalitățile stabilesc ulterior o zonă cu emisii zero pentru taxiuri, acestea verifică, de asemenea, dacă au fost îndeplinite toate condițiile prealabile. Sunt posibile obiecții și căi de atac împotriva unui decret rutier. Secțiunea 4.1 explică ce fac administrația centrală și municipalitățile pentru a asigura o infrastructură de încărcare suficientă și o capacitate a rețelei.

În al doilea rând, consiliul recomandă organizarea unui regim unic de acces uniform (inclusiv excepții) împreună cu municipalitățile. Modul în care se realizează acest lucru este prezentat în secțiunile 2.2.4 și 2.4.

Comitetul recomandă, de asemenea, abordarea dispozițiilor financiare și fiscale pentru operatorii de taxi și a acordurilor cu municipalitățile privind comunicarea în acest sens. Operatorii pot utiliza sistemul de prime de investiții pentru mediu (MIA) pentru a face investiții eficiente din punct de vedere fiscal în active comerciale ecologice. În 2024, MIA ar putea fi utilizat pentru achiziționarea unui taxi electric sau care funcționează cu hidrogen cu nouă locuri sau pentru transportul persoanelor în scaune cu rotile. În fiecare an, activele întreprinderii eligibile pentru MIA sunt redefinite. Acest lucru depinde, printre altele, de costurile suplimentare ale unui activ de afaceri ecologic. Mai multe informații pot fi găsite la www.rvo.nl/miavamil. Municipalitățile pot oferi operatorilor facilități financiare suplimentare și vor comunica în consecință.

În cele din urmă, consiliul recomandă finalizarea costurilor (de reglementare) pentru întreprinderi. În cazul în care municipalitățile decid să stabilească o zonă cu emisii zero pentru taxiuri, acestea clarifică impactul asupra operatorilor în Decretul privind traficul și îl pun în balanță cu alte interese, a se vedea secțiunea 2.6.

4.4 Controlul preliminar

La 1 decembrie 2023, proiectul de decret a fost prezentat Senatului și Camerei Inferioare a Parlamentului Țărilor de Jos pentru examinare preliminară în temeiul articolului 2b din Legea privind traficul rutier. La 11 septembrie 2024, Camera Inferioară a întrebat în ce măsură proiectul de decret se aliniază la intențiile de politică. La această întrebare s-a răspuns la 8 octombrie 2024. Acest răspuns a fost apoi înscris pe ordinea de zi a dezbaterii Comitetului privind transportul durabil din 17 octombrie 2024. Răspunsul nu a condus la alte reacții.

4.5 Notificare [XX]

Proiectul de decret a fost transmis Comisiei Europene la [XX] (notificarea nr. XX), în temeiul articolului 5 alineatul (1) din Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și a Consiliului din 9 septembrie 2015 referitoare la procedura de furnizare de informații în domeniul reglementărilor tehnice și al normelor privind serviciile societății informaționale (JO UE 2015, L 241).

În conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din directiva menționată anterior, a fost respectată ulterior o perioadă de așteptare de trei luni, care s-a încheiat la [XX].

II Note explicative referitoare la fiecare articol

Articolul I (RVV 1990)

Partea A (articolul 86d din RVV 1990)

Subpărțile 1 și 4

Indicatorul anterior pentru o zonă ecologică și semnul pentru o zonă cu emisii zero au fost înlocuite cu un nou indicator rutier care indică o zonă ecologică și/sau o zonă cu emisii zero cu o nouă combinație alfanumerică. Indicatoarele suplimentare enumerate în anexa 1 determină ce categorii de vehicule și ce tip de zonă se aplică. Este posibilă o

combinație între o zonă ecologică și o zonă cu emisii zero. O zonă ecologică, într-o zonă cu emisii zero, poate fi stabilită acum numai pentru autoturismele de pasageri diesel. Într-o astfel de zonă, vehiculelor comerciale li se aplică o zonă cu emisii zero, iar autoturismelor diesel li se aplică o zonă ecologică. În toate cazurile, indicatorul rutier C22e este combinat cu unul sau mai multe indicatoare suplimentare (C22e1 până la C22e10).

Subpartea 1

Termenul neerlandez „bussen” se înlocuiește cu „autobussen”. Termenul „Autobussen” a fost întotdeauna menit și este de asemenea definit la articolul 1 din RVV 1990. Acestea sunt, de asemenea, menționate în descrierea indicatoarelor suplimentare.

Subpartea 2

Intrarea în vigoare a prezentului decret la 1 ianuarie 2026 va permite expirarea fostelor alineate (2) și (3) ale articolului 86d și renumerotarea celorlalte alineate. Într-adevăr, Decretul din 29 octombrie 2019²⁵ a indicat deja că alineatele (2) și (3) inițiale vor înceta să se aplice după 1 ianuarie 2022 și, respectiv, 1 ianuarie 2025.

Subpartea 3

Această parte a articolului indică indicatorul (indicatoarele) suplimentar(e) poate (pot) fi amplasat(e). Combinațiile cu alte indicatoare suplimentare nu sunt posibile pentru zonele ecologice și zonele cu emisii zero. Indicatoarele suplimentare C22e2, C22e4 și C22e5 au o nouă semnificație. Celelalte indicatoare suplimentare (C22e1 și C22e6-C22e10) înlocuiesc indicatoarele suplimentare existente cu același înțeles.

C22e2 indică faptul că taxiurile pot fi adăugate, de asemenea, ca o categorie de vehicule căreia i se aplică zona cu emisii zero.

Indicatoarele suplimentare C22e4 și C22e5 permit o zonă ecologică care se aplică numai autoturismelor diesel. Prin urmare, într-o zonă cu emisii zero pentru vehiculele comerciale, se poate aplica, de asemenea, o zonă ecologică pentru autoturismele diesel. Celelalte indicatoare suplimentare noi înlocuiesc indicatoarele suplimentare existente și au, așadar, același înțeles ca versiunea anterioară a indicatoarelor. Indicatorul suplimentar C22e6 înlocuiește vechiul indicator C22a2, C22e7 înlocuiește vechiul indicator C22a3, C22e8 înlocuiește vechiul indicator C22a5, C22e9 înlocuiește vechiul indicator C22a7 și, în cele din urmă, noul indicator suplimentar C22e10 înlocuiește vechiul indicator C22a9.

Nu există încă niciun indicator suplimentar C22e3. Acest număr nu este încă utilizat, astfel încât un nou indicator suplimentar să poată fi adăugat în viitor cu o nouă categorie de vehicule căreia i se aplică zona cu emisii zero.

Partea B (articolul 86e din RVV 1990)

Subpartea 1

Acest articol reglementează categoriile de vehicule care pot fi incluse într-o zonă cu emisii zero. Numai vehiculele comerciale, camioanele și taxiurile cu emisii zero pot intra într-o zonă cu emisii zero. Articolul asigură că noul indicator rutier C22e, care se aplică și zonelor ecologice, se poate aplica și zonelor cu emisii zero. Adaptarea textului și noul indicator rutier cu indicator suplimentar trebuie să permită adăugarea de taxiuri în zonele cu emisii zero. Ca și în cazul zonelor ecologice, regimul de acces pentru o zonă cu emisii zero este indicat printr-un indicator rutier în combinație cu un indicator suplimentar. Indicatorul suplimentar indică în mod clar cărui vehicul i se aplică zona

²⁵ Decretul din 29 octombrie 2019 de modificare a Regulamentului din 1990 privind regulile de circulație și indicatoarele rutiere, a Decretului privind dispozițiile administrative referitoare la circulația rutieră și a Regulamentului privind numărul de înmatriculare în legătură cu armonizarea zonelor ecologice (Buletinul legilor și al decretelor din 2019, 398).

ecologică sau zonă cu emisii zero. Este permisă numai utilizarea indicatoarelor suplimentare incluse aici într-o zonă ecologică sau într-o zonă cu emisii zero. Prin urmare, o zonă cu emisii zero pentru taxiuri este întotdeauna însoțită de o zonă cu emisii zero pentru vehicule comerciale și camioane. A se vedea, de asemenea, notele explicative din partea B, subpartea 1 și subpartea 4.

Subpartea 2

Indicatoarele suplimentare C22e1 și C22e2 indică categoria de vehicule căreia i se aplică zona cu emisii zero. Nu există încă un indicator rutier C22e3, astfel încât un nou indicator suplimentar cu o categorie suplimentară de vehicule poate fi adăugat în zona cu emisii zero în viitor. Indicatorul suplimentar C22e1 are aceeași semnificație ca vechiul indicator suplimentar C22c1. Noul indicator suplimentar C22e2 stabilește o zonă cu emisii zero care se aplică și taxiurilor.

Subpartea 3

Prin adăugarea alineatelor (8) și (9) noi, există o perioadă de tranziție pentru anumite taxiuri care au fost deja înmatriculate ca taxiuri înainte de 1 ianuarie 2026 și care nu sunt încă fără emisii. Acestea sunt taxiuri cu clasa de emisii 5 care își păstrează accesul până la 31 decembrie 2026 și taxiuri cu clasa de emisii 6 care își păstrează accesul la zona de emisii zero a taxiurilor până la 31 decembrie 2028. Exceptarea asigură că taxiurile deja înregistrate pot continua să intre în zona cu emisii zero pentru încă câțiva ani. Exceptarea nu este destinată taxiurilor care sunt înmatriculate după intrarea în vigoare a posibilității de a stabili zone cu emisii zero.

Partea C

Întrucât indicatoarele existente pentru o zonă ecologică și o zonă cu emisii zero sunt înlocuite cu un nou indicator rutier cu un nou număr, acest articol a fost modificat.

Partea D

Pentru a acorda operatorului rutier timp să ajusteze indicatoarele rutiere, indicatoarele rutiere anterioare rămân valabile pentru încă șase luni. Această perioadă de tranziție limitată a fost aleasă, pe de o parte, pentru a nu copleși municipalitățile cu noi indicatoare, dar, pe de altă parte, pentru a oferi rapid cetățenilor și întreprinderilor uniformitatea noilor indicatoare rutiere.

Partea E

Vechile indicatoare rutiere pentru zonele ecologice (C22a) și zonele cu emisii zero (C22c) sunt înlocuite cu un nou indicator rutier (C22e) cu indicatoare suplimentare asociate. Sfârșitul unei zone ecologice sau al unei zone cu emisii zero este indicat de noul indicator rutier C22f.

Articolul II (BABW)

Partea A

[articolul 8 alineatul (4) din BABW]

Indicatoarele rutiere anterioare C22a, pentru zonele ecologice, și C22c, pentru zonele cu emisii zero, se înlocuiesc cu un nou indicator rutier C22e. Acest indicator nou, la fel ca indicatoarele anterioare C22a și C22c, poate fi amplasat numai cu unul sau mai multe indicatoare suplimentare, astfel cum se menționează la articolele 86d și 86e din RVV

1990. Întrucât indicatoarele suplimentare C22e4 și C22e5 pot fi amplasate numai în combinație cu indicatoarele suplimentare pentru o zonă cu emisii zero, o zonă ecologică pentru autoturismele diesel poate fi stabilită numai în cazul unei zone cu emisii zero pentru vehiculele comerciale și camioane sau taxiuri. În absența unei zone cu emisii zero, rămâne posibilitatea de a stabili o zonă ecologică pentru autoturismele diesel și vehiculele comerciale.

Partea B

[articolul 9 alineatul (1) din BABW]

Prin această modificare a articolului 9 alineatul (1) din BABW, municipalitățile pot plasa cuvântul „zonă” deasupra noului indicator rutier C22e, astfel cum a fost cazul anterior pentru indicatoarele C22a și C22c, de exemplu cu indicarea zonei în cauză.

Articolul III.

Prezentul decret intră în vigoare la 1 ianuarie 2026. Această dată a fost aleasă în consultare cu municipalitățile, cu reprezentanții sectorului taxiurilor și cu alte părți relevante și după studierea disponibilității și a costului deținere a taxiurilor cu emisii zero. Data intrării în vigoare se încadrează în sistemul de date fixe de modificare a reglementărilor. Această dată ia în considerare perioada minimă de punere în aplicare de trei luni între publicare și intrarea în vigoare care se aplică în temeiul Codului privind relațiile interadministrative [Code Interbestuurlijke Verhoudingen] reglementărilor care sunt direct relevante pentru autoritățile locale și regionale. Articolul I litera D se abrogă la 1 iulie 2026; a se vedea notele explicative la articolul I litera D.

SECRETARUL DE STAT PENTRU INFRASTRUCTURĂ ȘI GOSPODĂRIREA APELOR,