

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

NÁVRH 19. 12. 24

Výnos ze dne

, kterým se mění RVV [nařízení pravidlech silničního provozu a dopravních značkách] z roku 1990 a BABW [výnos o silničním provozu (správní ustanovení)] v souvislosti s rozšířením zón s nulovými emisemi na vozidla taxislužby a zavedením nové dopravní značky a souvisejících doplňkových značek pro ekologické zóny a zóny s nulovými emisemi

na doporučení státní tajemnice pro infrastrukturu a vodohospodářství ze dne 23. ledna 2024, č. lenW/BSK-, oddělení pro správní a právní záležitosti; s ohledem na čl. 13 odst. 1 a čl. 14 odst. 1 zákona o silničním provozu z roku 1994 (Wegenverkeerswet);

po vyslechnutí Stanoviska Poradní Sekce Státní rady (stanovisko ze dne, č.); s ohledem na podrobnou zprávu státní tajemnice pro infrastrukturu a vodohospodářství, č. lenW/BSK-, odboru pro správní a právní záležitosti;

tímto schvalujeme a nařizujeme níže uvedené:

ČLÁNEK I

Nařízení o pravidlech silničního provozu a dopravních značkách z roku 1990 se mění takto:

A

Článek 86d se mění takto:

1. Odstavec 1 se nahrazuje tímto:
Vyhlášení uzavírky podle dopravní značky C22e přílohy 1 z důvodu zóny životního prostředí se vztahuje na osobní, užitková a nákladní vozidla nebo autobusy se vznětovým motorem.
2. Odstavce 2 a 3 se zrušují a odstavce 4 až 6 se označují jako odstavce 2 až 4.
3. Odstavec 2 (nový) zní:

Pod dopravní značkou C22e se umísťují doplňkové značky uvedené v příloze 1, C22e4, C22e5, C22e6, C22e7, C22e8, C22e9 nebo C22e10.

4. V odstavci 4 (novém) se výraz „C22a“ nahrazuje výrazem „C22e“.

B

Článek 86e se mění takto:

1. Odstavec 1 se nahrazuje tímto:
Vyhlášení uzavírky podle dopravní značky C22e přílohy 1 z důvodu nulové emisní zóny se vztahuje na užitková a nákladní vozidla nebo vozidla taxislužby, s výjimkou vozidel s nulovými emisemi.

2. Odstavec 2 se nahrazuje tímto:
Pod dopravní značkou C22e se umísťují doplňkové značky C22e1 nebo C22e2 uvedené v příloze 1.

3. V odst. 5 písm. a) se slova „odstavec 5“ nahrazují slovy „odstavec 3“.

4. V článku se doplňují 2 odstavce, které znějí:

8. Do 31. prosince 2026 se odstavec 1 nevztahuje na vozidla taxislužby emisní třídy 5 registrovaná jako vozidla taxislužby před 1. lednem 2026.

9. Do 31. prosince 2028 se odstavec 1 nevztahuje na vozidla taxislužby emisní třídy 6 registrovaná jako vozidla taxislužby před 1. lednem 2026.

C

V článku 87 se slova „C22a, C22c“ nahrazují slovy „C22e“.

D

Za článek 96a se vkládá nový článek, který zní:

Článek 96b

Dopravní značky umístěné před nabytím účinnosti výnosu ze dne X X 2025, kterým se mění nařízení o pravidlech silničního provozu a dopravních značkách z roku 1990 a výnos o silničním provozu (správní ustanovení) v souvislosti s rozšířením zón s nulovými emisemi na vozidla taxislužby a zavedením nové silniční značky a souvisejících doplňkových značek pro ekologické zóny a zóny s nulovými emisemi [Besluit nul-emissiezone taxi en nieuw verkeersbord milieuzone en nul-emissiezone] (Věstník zákonů a výnosů z roku 2025, XXX), které nejsou v souladu s tímto nařízením, jsou v souladu s nařízením o pravidlech silničního provozu a dopravních značkách z roku 1990 ve znění platném den před vstupem této změny v platnost.

E

Příloha 1 se mění takto:

1. Platnost dopravních značek C22a až C22d a souvisejících popisů končí.

2. Za dopravní značku C22 se vkládají značky, popisy a čísla uvedené v příloze č. 1 k tomuto výnosu.

ČLÁNEK II

Výnos o silničním provozu (správní ustanovení) (BABW) se mění takto:

A

Čl. 8 odst. 4 nyní zní:

Dopravní značka C22e přílohy 1 k RVV 1990 musí být doprovázena umístěním jedné nebo více doplňkových značek podle článků 86d a 86e RVV 1990. Doplňkové značky C22e4 a C22e5 lze umístit pouze v kombinaci s doplňkovými značkami C22e1 nebo C22e2.

B

V čl. 9 odst. 1 se slova „C6 až C22c“ nahrazují slovy „C6 až C22e“.

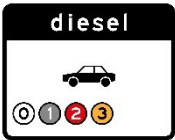
ČLÁNEK III

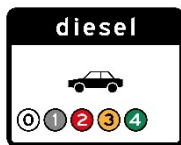
Tento výnos nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2026. Článek I(D) pozbývá platnosti dnem 1. července 2026.

Tímto nařizuji, aby bylo toto nařízení a související vysvětlující poznámky zveřejněny v Úředním věstníku.

STÁTNÍ TAJEMNICE PRO INFRASTRUKTURU A VODOHOSPODÁŘSTVÍ,

Příloha 1 k článku I části E podčásti 2 výnosu, kterým se mění nařízení o pravidlech silničního provozu a dopravních značkách z roku 1990 a výnos o silničním provozu (správní předpisy) v souvislosti s rozšířením zón s nulovými emisemi na vozidla taxislužby a zavedením nové dopravní značky pro ekologické zóny a zóny s nulovými emisemi

Značka	Popis	C22e
	Uzavřeno pro osobní, užitková, nákladní vozidla, autobusy nebo vozidla taxislužby z důvodu emisních požadavků (ekologická zóna nebo zóna s nulovými emisemi)	
Značka	Popis	C22e1
	Doplňková značka k C22e: zóna s nulovými emisemi pro užitková a nákladní vozidla, přístupná vozidlům s nulovými emisemi	
Značka	Popis	C22e2
	Doplňková tabulka k C22e: zóna s nulovými emisemi pro užitková a nákladní vozidla a vozidla taxislužby, přístupná vozidlům s nulovými emisemi	
Značka	Popis	C22e4
	Doplňková tabulka pro C22e: ekologická zóna pro osobní vozidla se vznětovým motorem, přístupná emisním třídám 4 až 6	
Značka	Popis	C22e5

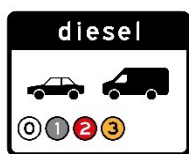


Doplnková tabulka pro C22e: ekologická zóna pro osobní vozidla se vznětovým motorem, přístupná emisním třídám 5 a 6

Značka

Popis

C22e6

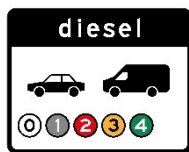


Doplnková tabulka pro C22e: ekologická zóna pro osobní a užitková vozidla se vznětovým motorem, přístupná emisním třídám 4 až 6

Značka

Popis

C22e7

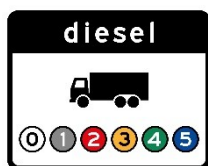


Doplnková tabulka pro C22e: ekologická zóna pro osobní a užitková vozidla se vznětovým motorem, přístupná emisním třídám 5 a 6

Značka

Popis

C22e8

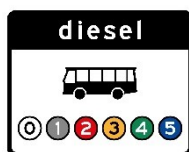


Doplnková tabulka pro C22e: ekologická zóna pro nákladní vozidla, přístupná pro nákladní automobily s emisní třídou 6

Značka

Popis

C22e9

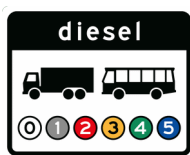


Doplnková tabulka pro C22e: ekologická zóna pro autobusy, přístupná pro autobusy emisní třídy 6

Značka

Popis

C22e10



Doplňková tabulka pro C22e: ekologická zóna pro nákladní vozidla a autobusy, přístupná pro nákladní vozidla a autobusy emisní třídy 6

Značka

Popis

C22f



Konec uzavírky z důvodu emisních požadavků (ekologická zóna nebo zóna s nulovými emisemi)

VYSVĚTLUJÍCÍ POZNÁMKY

I. OBECNÉ

1. Úvod

Tímto výnosem se zavádějí dvě změny. Především musí mít provozovatel pozemních komunikací možnost rozšířit uplatňování zóny s nulovými emisemi na vozidla taxislužby. To rovněž vyžaduje změnu značení. Byla navržena nová dopravní značka, která nejen umožní zřídit zóny s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby, ale bude rovněž sloužit jako nová dopravní značka jak pro ekologické zóny, tak pro (jiné) zóny s nulovými emisemi. Jedná se o další změnu tohoto výnosu. Stávající samostatné dopravní značky pro ekologické zóny a zóny s nulovými emisemi se nahradí novou dopravní značkou, která ob stojí i v budoucnu, a souvisejícími novými doplňkovými značkami. Nové doplňkové značky umožňují obcím, které zřizují zónu s nulovými emisemi pro užitková, nákladní vozidla a případně vozidla taxislužby, zachovat svou stávající ekologickou zónu pro osobní vozidla se vznětovým motorem. Zavedení značek nevede k novým možnostem obcí zřídit ekologické zóny. Přidání vozidel taxislužby do zón s nulovými emisemi je blíže vysvětleno v oddíle 2 této kapitoly. Nová dopravní značka a související doplňkové značky jsou podrobněji vysvětleny v oddíle 3.

2. Obsah zón s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby

2.1 Zavedení zón s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby

Tímto výnosem se mění nařízení o pravidlech silničního provozu a dopravních značkách z roku 1990 (RVV 1990) tak, aby obce mohly místně zřídit zónu s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby. Prostřednictvím zóny s nulovými emisemi mohou obce zakázat znečišťující vozidla z částí své obce. Tím se snižují emise skleníkových plynů a tzv. emise z dopravy, jako je oxid dusičitý a částice, což přispívá ke kvalitě ovzduší. V roce 2019 dostaly obce možnost zavést zónu s nulovými emisemi pro užitková¹ a nákladní vozidla do roku 2025². Tento výnos umožňuje obcím rozšířit svou zónu s nulovými emisemi na vozidla taxislužby prostřednictvím výnosu o dopravě.

Tímto výnosem se rovněž stanoví přechodná opatření a výjimky.

2.2 Nástin

2.2.1 Předběžná fáze a nástin problematiky

Ústřední vláda podepsala dohodu o čistém ovzduší [Schone Lucht Akkoord]³. Hlavní příčinou špatné kvality ovzduší jsou vozidla na fosilní paliva. V Zelené dohodě pro

¹ V kapitole VB RVV 1990 již platí jiná definice pro užitková vozidla. V případě kapitoly VB a této vysvětlivky se užitkovými vozidly rozumí lehká užitková vozidla s maximální přípustnou hmotností nepřesahující 3 500 kg.

² Výnos ze dne 29. října 2019, kterým se mění nařízení o pravidlech silničního provozu a dopravních značkách z roku 1990, výnos o silničním provozu (správní ustanovení) a nařízení o poznávacích značkách v souvislosti s harmonizací ekologických zón (Věstník zákonů a výnosů z roku 2019, 398).

³ Parlamentní dokumenty II 2019/20, 30175, č. 343

městskou logistiku s nulovými emisemi [Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek] bylo proto v roce 2014 dohodnuto, že od roku 2025 bude zavedena městská logistika bez emisí⁴. Tím se snižují emise z dopravy, zlepšuje vzduch, který lidé dýchají ve městech, a přispívá ke snížení emisí skleníkových plynů. V roce 2019 stanovila dohoda o klimatu [Klimaataakkoord] zavedení zón s nulovými emisemi ve 30–40 obcích pro městskou logistiku (užitková a nákladní vozidla)⁵. Výnos uvedený v poznámce 2 zakotvuje do zákona zóny s nulovými emisemi pro užitková a nákladní vozidla. Výnosem ze dne 29. června 2023, kterým se mění nařízení o pravidlech silničního provozu a dopravních značkách z roku 1990 v souvislosti s dočasnými podmínkami a přechodnými ustanoveními pro zóny s nulovými emisemi (dočasný výnos o zónách s nulovými emisemi), byla dále upřesněna pravidla pro zóny s nulovými emisemi pro tato vozidla⁶.

Kromě užitkových a nákladních vozidel přispívají k problému špatné kvality ovzduší v městských oblastech také vozidla taxislužby na fosilní paliva. V prováděcím programu pro městskou logistiku se proto v roce 2021 stanovilo, že bude zkoumáno, zda by se zóny s nulovými emisemi mohly vztahovat i na vozidla taxislužby⁷. Zóny s nulovými emisemi pro užitková vozidla, nákladní vozidla a vozidla taxislužby jsou důležitým přechodným krokem směrem k plně čisté silniční dopravě do roku 2050⁸.

Od roku 2019 probíhají konzultace mezi obcemi, ústřední vládou, zástupci odvětví taxislužeb a dalšími veřejnými a soukromými subjekty o bezemisní dopravě vozidly taxislužby. Výsledkem bylo podepsání rámce dohody o bezemisní dopravě vozidly taxislužby (dále jen: „rámec dohody“) v dubnu 2022^{9,10}. Podpisem tohoto rámce dohody vyjádřila ústřední vláda svůj záměr právně umožnit zavedení zón s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby. Tento výnos je jeho rozpracováním. Kromě záměru právně zakotvit zóny s nulovými emisemi zahrnoval podpis rámce dohody rovněž dohody o závazku a nezbytných opatřeních k dosažení bezemisní dopravy vozidly taxislužby. Obce například usnadňují dostupnost dostatečné dobíjecí infrastruktury a strany spolupracují na komunikačních nástrojích s cílem informovat taxislužby, řidiče a cestující o zavedení zón s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby.

2.2.2 Výběr zón s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby

Tento výnos umožňuje obcím zavést zóny s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby, v důsledku čehož mohou být z této zóny vyloučena všechna vozidla registrovaná jako vozidla taxislužby po 31. prosinci 2025 a která jsou poháněná fosilními palivy. Do zón mohou vstupovat pouze vozidla taxislužby s nulovými emisemi, s emisní třídou Z. Pro vozidla registrovaná jako vozidla taxislužby před rokem 2026 platí přechodná opatření (viz 2.2.4).

Rozhodnutí poskytnout obcím možnost zakázat vozidla taxislužby registrovaná od 1. ledna 2026 bylo přijato po konzultaci s obcemi, zástupci odvětví taxislužby a dalšími příslušnými stranami. Je důležité, aby přechod na dopravu vozidly taxislužby s nulovými emisemi byl pro provozovatele proveditelný. Celkové náklady na vlastnictví (nákup a používání) vozidel taxislužby byly proto porovnány a u většiny modelů jsou celkové náklady na vlastnictví modelu s nulovými emisemi již nižší než u srovnatelného modelu založeného na fosilních palivech. Očekává se, že celkové náklady na vlastnictví vozidel s

⁴ Parlamentní dokumenty II 2014/15, 33043, č. 38.

⁵ Parlamentní dokumenty II 2018/19, 32813, č. 342.

⁶ Výnos ze dne 29. června 2023, kterým se mění nařízení o pravidlech silničního provozu a dopravních značkách z roku 1990 v souvislosti s dočasnými podmínkami a přechodnými ustanoveními pro zóny s nulovými emisemi (dočasný výnos o zónách s nulovými emisemi) (Věstník zákonů a výnosů z roku 2023, 241).

⁷ Parlamentní dokumenty II 2020/21, 31209, č. 226.

⁸ Parlamentní dokumenty II 2018/19, 32813, č. 342.

⁹ Parlamentní dokumenty II 2022/23, 30175, č. 420.

¹⁰ Rámec dohody podepsaly společnosti Royal Dutch Transport (KNV), Uber, Bolt, SchipholTaxi, ElaadNL, Leaseplan, Nizozemské sdružení pro udržitelnou energii (NVDE), městské úřady Amsterdamu, Haagu, Eindhovenu, Rotterdamu, Tilburgu a ministerstvo infrastruktury a vodního hospodářství.

nulovými emisemi budou v budoucnu dále klesat. Kromě nákladů na vlastnictví byla v rozhodnutí o poskytnutí možnosti obcím zakázat vozidla taxislužby registrovaná od 1. ledna 2026 zohledněna průměrná doba odpisu vozidel taxislužby a dostupnost modelů s nulovými emisemi.

Zóny s nulovými emisemi jsou pro obce relativně jednoduchým prostředkem ke snížení emisí z dopravy, zlepšení kvality ovzduší a snížení hlukového znečištění s cílem zvýšit kvalitu života ve své obci. Zóny jsou pro obce relativně snadno vymahatelné na základě poznávacích značek, například s kamerami a automatickým rozpoznáváním poznávacích značek („Automatic Number Plate Recognition“, ANPR). Kromě obcí vyjádřily své preference ohledně zón s nulovými emisemi i ostatní strany rámce dohody, aby podpořily používání vozidel taxislužby s nulovými emisemi.

Zóny s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby jsou v souladu se zónami pro užitková a nákladní vozidla. Pouze obce s bezemisní zónou pro užitková a nákladní vozidla mohou vytvořit zónu s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby a zóna s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby v obci je zeměpisně stejná jako zóna pro užitková a nákladní vozidla. Přispívá to k jasnosti politiky a zajišťuje, že lze použít stejné prostředky prosazování, výjimky a komunikace jako pro užitková a nákladní vozidla.

Dalším důvodem pro výběr zón s nulovými emisemi je skutečnost, že platí pro všechna vozidla taxislužby. Nerozlišuje se mezi vozidly taxislužby, která jsou zastavena (zastavena cestujícími na stanovišti taxislužby nebo na ulici), a vozidly taxislužby, která jsou objednávaná (objednávaná telefonicky nebo přes aplikaci).

2.2.3 Dopad zón s nulovými emisemi na vozidla taxislužby

V Nizozemsku je provozováno více než 35 000 vozidel taxislužby, většinou v městských oblastech.¹¹ Vozidla taxislužby jezdí přibližně 3krát více kilometrů ročně než běžná osobní vozidla a více než 60 % vozidel taxislužby jezdí na naftu¹². Rostoucí procento vozidel taxislužby je bezemisní¹³. Zavedení zón s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby může dále urychlit přechod na vozidla taxislužby s nulovými emisemi. Pokud je v oblasti, kde provozovatelé vozidel taxislužby působí, zavedena zóna s nulovými emisemi, může je to motivovat k tomu, aby se rozhodli pro vozidlo s nulovými emisemi (dříve).

Zóny s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby mají pozitivní dopad na lidi, zvířata a rostliny v oblastech, kde jsou provozována vozidla taxislužby. Zóny snižují počet vozidel taxislužby na fosilní paliva, což vede ke snížení emisí z dopravy, zlepšení kvality ovzduší, snížení hlukového znečištění, a tím ke zlepšení kvality života v městských oblastech. Zóny s nulovými emisemi rovněž přispívají ke snižování emisí skleníkových plynů. Přesný přínos zón s nulovými emisemi pro taxislužby k těmto cílům závisí na počtu obcí, které se rozhodnou takovou zónu zavést, na velikosti zón a na místní dopravní situaci. Podpisem dohodnutého rámce, vyjádřila města Amsterdam, Haag, Eindhoven, Rotterdam a Tilburg záměr takovou zónu zavést. Nyní se připojila obec Haarlemmermeer. To znamená, že velká část trhu s taxislužbami je pokryta¹⁴. Následovat mohou další obce.

Když obce zavedou bezemisní zónu pro vozidla taxislužby, ovlivní to provozovatele vozidel taxislužby, kteří v zóně jezdí. Majitelé firem, kteří dosud jezdily taxislužby na fosilní paliva, budou muset investovat do modelu s nulovými emisemi, pokud chtějí v zóně jezdit i nadále. Přechodná opatření jsou co nejvíce v souladu s přirozeným načasováním investic provozovatelů (viz 2.2.4). U většiny modelů jsou náklady na

¹¹ Čtvrtina až třetina vozidel taxislužby se používá pro přepravu spotřebitelů, zatímco ostatní vozidla taxislužby se používají pro přepravu tzv. cílových skupin: zajištěnou přepravu např. žáků, starších a nemocných osob.

¹² Zdroje: Nizozemský statistický úřad (CBS) a Nizozemský úřad pro vozidla (RDW).

¹³ V září 2024 bylo více než 26 % z celkového počtu vozidel taxislužby bez emisí, ve srovnání s 16 % o 1,5 roku dříve. Více než polovina nově zakoupených vozidel registrovaných jako vozidla taxislužby v prvních měsících roku 2024 má nulové emise. Zdroj: RDW.

¹⁴ Přesný počet taxislužeb v jednotlivých obcích není znám. Z analýzy CBS vyplývá, že nejvíce taxokilometrů se ujede v Amsterdamu a téměř polovina všech taxokilometrů se ujede v Severním Holandsku, Jižním Holandsku a Severním Brabantsku dohromady.

vlastnictví vozidel taxislužby s nulovými emisemi již nižší než u srovnatelného modelu na fosilní paliva. Nákupní náklady mohou být v některých případech vyšší, ale provozovatelé musí tyto náklady získat zpět¹⁵.

Provozovatelé vozidel taxislužby, kteří vjíždí do těchto zón, ale (dosud) nesplňují požadavky na vjezd, mohou v určitých případech požádat o výjimku. Zavedením harmonizované politiky pro udělování výjimek a zřízením centrálního kontaktního místa pro žádosti o výjimky se obce snaží udržet regulační a administrativní zátěž provozovatelů na nízké úrovni (viz 2.4).

Pro obce, které zavádějí zónu s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby, to znamená, že ji musí prosazovat (viz 2.5). Obce musí rovněž vypracovat politiku pro udělování výjimek. Obce, které hodlají zavést zónu s nulovými emisemi pro taxislužby, uvedly, že si přejí delegovat své oprávnění k výjimce na centrální oddělení pro výjimky z nulových emisních zón [Centraal Loket ontheffingen nul-emissiezones], které se zřizuje v rámci programu provádění městské logistiky (viz 2.4).

Obce se mohou svobodně rozhodnout, zda chtějí zavést zónu s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby. Zřízení zóny se pak provádí výnosem o dopravě. V tomto výnosu obec dokládá účinnost a přiměřenost zóny, posuzuje dopad na obyvatele a provozovatele taxislužby a řidiče a zkoumá, zda jsou splněny všechny podmínky. Kromě toho obec zvažuje zavedení zóny s nulovými emisemi pro taxislužby oproti jiným opatřením, která mohou zlepšit kvalitu ovzduší a kvalitu života. Obce, které podepsaly rámec dohody, vypracovaly po konzultaci s KNV a místními provozovateli vozidel taxislužby akční plán pro zavedení zóny s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby. Požadavky platné pro přijetí výnosu o dopravě rovněž zajišťují, aby obce přijaly rozhodnutí o zřízení zóny s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby s náležitou péčí. Projekt spolupráce expertů v oblasti městské logistiky (SPES) podporuje obce při vydávání výnosů o dopravě a poskytuje modelové výnosy.

2.2.4 Přejícná opatření pro vozidla taxislužby registrovaná před rokem 2026

Provozovatelé vozidel taxislužby, kteří v posledních letech investovali do vozidla na fosilní paliva, mají ještě několik let na to, aby přešli na variantu bez emisí. Požadavky na přístup do zón s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby jsou následující:

- všechna vozidla, nová nebo ojetá, registrovaná jako vozidla taxislužby od 1. ledna 2026, musí být bezemisní, aby mohla vjíždět do zóny.
- vozidla taxislužby s emisní třídou 5 registrovaná před 1. lednem 2026 mají do této zóny přístup do 1. ledna 2027.
- vozidla taxislužby s emisní třídou 6 registrovaná před 1. lednem 2026 mají do této zóny přístup do 1. ledna 2029¹⁶.

Požadavky na přístup byly vypracovány po konzultaci se stranami rámce dohody. Usilovalo se o rovnováhu mezi dosažením významného příspěvku ke snížení emisí z dopravy na jedné straně a proveditelností pro provozovatele vozidel taxislužby na straně druhé. Byly zohledněny celkové náklady na vlastnictví, doba odpisování vozidel taxislužby a dostupnost vozidel taxislužby s nulovými emisemi.

Požadavky na přístup se vztahují na všechny zóny s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby bez ohledu na to, kdy obec takovou zónu zavede.

2.3 Výjimka pro vozidla taxislužby dostupná osobám na vozících pro invalidy

Majitelé vozidel taxislužby dostupných osobám na vozících pro invalidy často ještě nejsou schopni splňovat požadavky na přístup do zón s nulovými emisemi. Cenově dostupná vozidla taxislužby s nulovými emisemi dostupná osobám na vozících pro invalidy zatím

¹⁵ V dopravě cílové skupiny určují smluvní dohody načasování investice a okamžik, kdy jsou pořizovací náklady uhrazeny.

¹⁶ Emisní třída udává, jak znečišťující je vozidlo. Zhruba řečeno, čím vyšší je emisní třída, tím méně znečišťujících látek je emitováno.

nejsou k dispozici v dostatečné míře. Vozidla taxislužby dostupná osobám na vozících pro invalidy jsou proto do roku 2030 vyňata z uzavírky pro zóny s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby. Vozidla taxislužby dostupná osobám na vozících pro invalidy jsou v registru vozidel označena kódem karoserie SH, jako zvláštní označení pro vozidla taxislužby dostupná osobám na vozících pro invalidy, nebo zvláštními kódy 70, 145, 146, 147 nebo 149. Platnost výjimky bude v roce 2028 přezkoumána, aby se zjistilo, zda bude od roku 2030 k dispozici dostatečné množství cenově dostupných modelů s nulovými emisemi.

2.4 Harmonizovaná politika v oblasti výjimek

Kromě vlastníků vozidel taxislužby s bezbariérovým přístupem budou pravděpodobně existovat i další provozovatelé vozidel taxislužby, kteří (zatím) nemohou splnit požadavky na přístup do zón s nulovými emisemi. V některých případech mohou vlastníci těchto vozidel taxislužby požádat o výjimku pro jízdu v zónách s nulovými emisemi. Není žádoucí, aby provozovatelé v různých obcích čelili různým politikám při udělování výjimek a různým postupům při podávání žádostí. Proto se obce, které hodlají zavést zónu s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby, společně s ministerstvem infrastruktury a vodohospodářství dohodnou na harmonizované politice v oblasti výjimek, kterou budou obce společně provádět. Patří mezi ně například jednodenní povolení k vjezdu do zóny s nulovými emisemi několikrát ročně. Kromě toho se přijímají opatření pro udělení osvobození na delší dobu, například pokud podnikateli hrozí úpadek nebo pokud si podnikatel koupil vozidlo s nulovými emisemi, ale ještě mu nebylo dodáno.

V úvahu přichází i přeprava cílových skupin, tj. objednaná přeprava např. žáků, starších a nemocných osob, která je prováděna vozidly taxislužby. Obce, které mají v úmyslu zavést zónu s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby, pořizují nebo budou objednávat přepravu své cílové skupiny na bázi nulových emisí. V zónách však bude jezdit i přeprava cílových skupin, kterou budou zadávat například sousední obce nebo jiné subjekty. Některé z těchto přeprav nemusí (dosud) splňovat požadavky na přístup do zón s nulovými emisemi z důvodu probíhajících dohod s jejich klientem. Inventarizací této skupiny bylo pověřeno Ministerstvo infrastruktury a vodohospodářství a obce, které budou zřizovat zóny s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby. Obce spolupracují a konzultují s průmyslem za účelem vytvoření podmínek pro získání výjimky.

Předpokládá se, že výjimky bude posuzovat Centrální informační středisko pro výjimky pro zóny s nulovými emisemi, které se zřizuje v rámci programu provádění městské logistiky. Obce, které zavádějí zónu s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby, uvedly, že své pravomoci k udělování výjimek svěří ústřednímu úřadu. Podnikatelé pak mohou na tomto úřadě požádat o výjimku pro jeden nebo více magistrátů s nulovou emisní zónou. Tím se zajistí jednotnost politiky udělování výjimek, jasnost a nižší administrativní zátěž pro provozovatele vozidel taxislužby a samotné magistráty.

2.5 Provádění, dohled a prosazování

Kontrolu při vjezdu do zóny s nulovými emisemi provádí obec na základě registrační značky, obvykle pomocí kamer a automatického rozpoznávání registračních značek (ANPR) nebo nasazením speciálních vyšetřovatelů. Porušení prohlášení o uzavření zóny s nulovými emisemi může vést k uložení pokuty podle zákona o správním vymáhání dopravních předpisů (Mulderův zákon). Ministr spravedlnosti a bezpečnosti bude prosazovat, aby byl tento přestupek zařazen do Mulderova zákona jako přestupek, za který lze ukládat pokutu.

2.6 Administrativní zátěž a náklady na dodržování předpisů

V Nizozemsku se pro přepravu spotřebitelů používá asi 10 000 vozidel taxislužby¹⁷. Tři čtvrtiny z nich pravděpodobně jezdí (někdy) v obcích, které plánují zřídit zónu s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby. Více než 26 % všech vozidel taxislužby bylo již v září 2024 bezemisních a toto procento je ještě vyšší v obcích, které plánují vytvořit zónu s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby. Drtivá většina ostatních vozidel taxislužby patří do emisní třídy 5 nebo 6. Majitelé těchto vozidel taxislužby budou moci využívat přechodná opatření v nadcházejících letech. Pokud by stejně investovali do nového vozidla (kvůli době odpisu svého vozidla), zavedení zón s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby by je motivovalo k výběru vozidla s nulovými emisemi. Tento výnos nevytváří pro tuto skupinu žádnou dodatečnou administrativní zátěž ani náklady na dodržování předpisů.

Existuje malá skupina hospodářských subjektů, jejichž počet se hrubě odhaduje na 500 až 700, na které se to nevztahuje. Pokud chtějí jezdit v zóně s nulovými emisemi, musí předem investovat do vozidla s nulovými emisemi, což pro ně znamená další administrativní zátěž a náklady na dodržování předpisů. Tyto náklady se skládají z nákupu nového vozidla a případných nákladů, které bude nutné vynaložit na registraci tohoto vozidla jako vozidla taxislužby a na předání registrační značky obci. Za předpokladu jedné hodiny práce a hodinové mzdy 47 EUR činí celková administrativní zátěž pro tuto skupinu provozovatelů dohromady maximálně 32 900 EUR (700 x 47 EUR) na jednorázové bázi.

Kromě malé skupiny provozovatelů, kteří dopředu investují do vozidla s nulovými emisemi, existují náklady spojené s podáním žádosti o výjimku pro provozovatele, kteří na ni mají nárok. Počet očekávaných výjimek a postup podávání žádostí se dále posuzuje. Očekává se, že žádostí o výjimku bude několik set ročně. Za předpokladu 300 žádostí o výjimku ročně, z nichž každá zabere v průměru půl hodiny, činí administrativní zátěž 7 050 EUR ročně.

3. Obsah nové dopravní značky pro ekologické zóny a zóny s nulovými emisemi

¹⁷ Pro vozidla taxislužby používané pro dopravu cílových skupin usilují ústřední vláda a obce o přepravu cílových skupin s nulovými emisemi do roku 2025. Stále může existovat přeprava cílové skupiny, která dosud není bezemisní a která funguje v zónách s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby. Obce, které hodlají zřídit zónu s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby, vypracovávají podmínky pro získání výjimky pro tuto skupinu.

3.1 Představení a pozadí nového dopravního značení a souvisejících doplňkových značek

Tato část vysvětlujících poznámek se týká úpravy dopravních značek označujících ekologickou zónu nebo zónu s nulovými emisemi.

Ekologické zóny i zóny s nulovými emisemi jsou prostředkem k dosažení cílů v oblasti klimatu a kvality ovzduší. Aby bylo možné takovou zónu stanovit, je zapotřebí dopravní značka, která zónu označuje a určuje, na která vozidla se zóna vztahuje. Tento výnos nahrazuje dosavadní dopravní značky pro ekologické zóny a zóny s nulovými emisemi novou dopravní značkou pro budoucnost se souvisejícími doplňkovými značkami.

Důvody pro úpravu těchto dopravních značek jsou trojí:

- Za prvé, dříve stanovená¹⁸ dopravní značka pro zónu s nulovými emisemi (C22c) je speciálně navržena tak, aby zakazovala užitková a nákladní vozidla. Vzhledem k umístění této značky nelze přidat žádné další kategorie vozidel. To se nyní stalo problémem, protože do zón s nulovými emisemi mohou spadat i vozidla taxislužby, viz oddíl 2. Pro přidání vozidel taxislužby a případně dalších vozidel v budoucnu byla nyní navržena obecnější značka. Dříve přijatá dopravní značka pro zóny s nulovými emisemi byla nepraktická a právně nepoužitelná pro jiné kategorie vozidel, než jsou užitková a nákladní vozidla na ní zobrazená;
- Dalším důvodem pro úpravu (doplňkových) značek je skutečnost, že pokud by měla být zřízena zóna s nulovými emisemi pro užitková a nákladní vozidla prostřednictvím starých značek a ekologická zóna pro osobní automobily s naftovým motorem, různé (doplňkové) značky by byly v rozporu s ohledem na užitková vozidla. Úpravou značek lze vytvořit jak zónu s nulovými emisemi pro užitková a nákladní vozidla, tak ekologickou zónu pro osobní vozidla se vznětovým motorem.
- V neposlední řadě by koexistence dvou hlavních značek s různými doplňkovými značkami vedla ke zmatečnému značení a nejasnostem pro účastníky silničního provozu.

Nová dopravní značka se používá pro všechny zóny související s emisemi zahrnuté do RVV 1990. To umožňuje označit ekologickou zónu i zónu s nulovými emisemi pomocí souvisejících doplňkových značek. Dopravní značka je navržena tak, aby bylo možné v budoucnu bez změny hlavní značky časem zřídit zónu s nulovými emisemi i pro další kategorie vozidel¹⁹. Tento výnos umožňuje přidat do režimu přístupu do zón s nulovými emisemi vozidla taxislužby.

Tento pozměňovací návrh navíc odděluje ekologickou zónu pro osobní vozidla se vznětovým motorem od užitkových vozidel, což umožňuje zachovat samostatnou ekologickou zónu pro osobní vozidla nebo ji zřídit v kombinaci se zónou s nulovými emisemi pro užitková a nákladní vozidla.

Autonomní vývoj

¹⁸ Výnos ze dne 29. října 2019, kterým se mění nařízení o pravidlech silničního provozu a dopravních značkách z roku 1990, výnos o silničním provozu (správní ustanovení) a nařízení o poznávacích značkách v souvislosti s harmonizací ekologických zón (Věstník zákonů a výnosů z roku 2019, 398).

¹⁹ Zřízení zóny s nulovými emisemi pro nové kategorie vozidel je možné pouze po změně textu a popisu dopravních značek v RVV 1990. Díky této nové koncepci, která ob stojí i v budoucnu, se ve srovnání se stávajícím systémem snižuje administrativní zátěž i obecní náklady. Tento výnos umožňuje zavést zónu s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby.

S výjimkou vozidel taxislužby nemá nová dopravní značka vliv na stávající režimy přístupu ani na dohody, které se jich týkají²⁰. Do roku 2025 stejně vyprší platnost řady dílčích značek²¹. Vzhledem k tomu, že tento výnos vstupuje v platnost po tomto datu, není třeba tyto značky nahrazovat novými doplňkovými značkami. Jedná se o doplňkové značky C22a1, C22a4, C22a6 a C22a8.

3.2 Nástin

Nová dopravní značka se skládá z hlavní značky, která je obměnou stávající zákazové značky (C6: uzavřeno pro motorová vozidla s více než dvěma koly). Tím se stávající dopravní značky pro ekologické zóny a zóny s nulovými emisemi nahrazují jedinou dopravní značkou s uzavírkou pro vozidla z důvodu emisních požadavků. Jedná se o zákazovou značku s vyobrazením automobilu a kouřových oblaků. Stejně jako v současném systému ekologických zón a zón s nulovými emisemi je tato dopravní značka vždy kombinována s jedním nebo více doplňkovými značkami zobrazujícími kombinace kategorií vozidel, emisních tříd a paliv. Doplňkové značky označují, na které kategorie vozidel s jakou emisní třídou se zóna vztahuje (režim přístupu).

Nová dopravní značka a doplňkové značky lépe sladěny s BABW a RVV 1990.

Nová dopravní značka a související doplňkové značky jsou lepší než předchozí značky pro ekologické zóny v souladu se stávajícími pravidly pro značky a doplňkové značky v BABW (čl. 8 odst. 2 písm. b)) a RVV 1990 (čl. 67 odst. 1 písm. b)).

Doplňkové značky označují vozidla, pro která platí uzavírka. To je v kontrastu s předchozími značkami, které ukazovaly, kterým vozidlům je vjezd povolen. V novém systému doplňkové značky vždy udávají, na která vozidla a za jakých podmínek (jaká emisní třída) se uzavírka vztahuje. Barvy emisních tříd uvedené na doplňkových značkách jsou v souladu se stávajícím systémem v RVV 1990.

Tímto výnosem se od 1. ledna 2026 ruší stávající značení stanovené pro zóny s nulovými emisemi a ekologické zóny se souvisejícími doplňkovými značkami a použije se nová dopravní značka se souvisejícími doplňkovými značkami uvedená v příloze 1 k čl. I části E odst. 2 tohoto výnosu.

Tento výnos nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2026. Na značení se vztahuje dočasné přechodné opatření v délce 6 měsíců pro obce se stávající ekologickou zónou. Obce, které již mají k 1. lednu 2026 ekologickou zónu pro užitková a nákladní vozidla, musí umístit nové (doplňkové) značky a v případě potřeby přijmout nový výnos o dopravě do 1. července 2026. Obce tak mají dostatek času na umístění správných značek, aniž by měly po delší dobu na ulicích různá označení se stejným významem.

3.3 Dopad

Zavedení nové dopravní značky a souvisejících doplňkových značek pro ekologické zóny a zóny s nulovými emisemi řeší tři problémy. Zaprvé, do značení zón s nulovými emisemi bude nakonec možné přidat nové kategorie vozidel, počínaje vozidly taxislužby. Kromě toho musí být možné zavést ekologickou zónu výhradně pro osobní vozidla se vznětovým motorem v oblastech, kde se na užitková vozidla vztahuje zóna s nulovými emisemi. V neposlední řadě je třeba zabránit změti dopravních značek s doplňkovými značkami. Pro ekologickou zónu a zónu s nulovými emisemi postačuje značka s jedním nebo více doplňkovými značkami.

²⁰ Výnos ze dne 29. června 2023, kterým se mění nařízení o pravidlech silničního provozu a dopravních značkách z roku 1990 v souvislosti s dočasnými podmínkami a přechodnými ustanoveními pro zóny s nulovými emisemi (dočasný výnos o zónách s nulovými emisemi) (Věstník zákonů a výnosů z roku 2023, 241).

²¹ Viz čl. 86d odst. 2 (starý) a odst. 3 (starý) RVV 1990.

3.4 Provádění, dohled a prosazování

Nová dopravní značka a související doplňkové značky vstupují v platnost dnem 1. ledna 2026. Od zveřejnění výnosu budou zahájeny informační kampaně s cílem zvýšit povědomí o novém značení. Majitelé vozidel budou na národních internetových stránkách pro ekologické zóny a zóny s nulovými emisemi (www.milieuzones.nl a www.opwegnaarzes.nl) informováni o ekologických zónách a zónách s nulovými emisemi zřízených obcemi, o platných pravidlech a souvisejícím značení. Na těchto internetových stránkách jsou také uvedeny ekologické a zóny s nulovými emisemi a kombinace nového čela s novými doplňkovými značkami.

Nejedná se pouze o sdělení ze strany národní vlády. Jednotlivé obce a průmyslová sdružení zapojí své členy do nového značení ekologických zón a zón s nulovými emisemi a budou je o tom informovat.

3.5 Finanční dopad

Obce, které se rozhodnou zavést ekologickou zónu nebo zónu s nulovými emisemi, mohou odhadnout finanční dopad a administrativní zátěž vyplývající z této změny. Rozsah tohoto dopadu závisí na konkrétním rozhodování, ale prozatím se odhaduje, že bude omezený, protože obce, které by chtěly od roku 2025 zavést zónu s nulovými emisemi, by v každém případě musely investovat do výměny a instalace značky zóny s nulovými emisemi. Obce, které udržují pouze ekologickou zónu, musí také zavést nové značení. Vzhledem k tomu, že mnoho z nich v té době stejně zpřísňuje požadavky na přístup, nové značení je již součástí plánování.

4. Diskuse, poradenství, konzultace, předběžné přezkoumání a oznámení

V období před tímto rozhodnutím bylo značení projednáno s obcemi, Národní službou pro značení (NBd), Ministerstvem spravedlnosti a bezpečnosti, Centrální zpracovatelskou jednotkou státního zastupitelství (CVOM) a Odborem veřejných prací.

Zohledněn byl také evropský vývoj v oblasti harmonizace značení zón s dopravním omezením. Patří sem i rada o používání hlavní značky s vyobrazením *čelní strany* automobilu s výfukovými plyny (jak je znázorněno na současné hlavní značce) a pod ní jsou vyobrazena vozidla, na která se hlavní značka vztahuje (jak je znázorněno na současném systému). Tento systém se v současné době vyvíjí a dosud nebyl definitivně zaveden. Zavedení nizozemských zón s nulovými emisemi předchází vývoji evropských a mezinárodních předpisů. Nová hlavní značka je podobná té, které se používá ve Vlámku pro nízkoemisní zónu.

Kromě toho byla účinnost a srozumitelnost hlavní značky a různých doplňkových značek hodnocena prostřednictvím průzkumu mezi uživateli, jehož účastníci byli reprezentativní pro celou skupinu účastníků silničního provozu na nizozemských dálnicích. Výsledky ukazují, že hlavní značka je silně spojena se znečištěním, kde je zřejmé, že méně znečišťující vozidla a vozidla s čistým palivem (elektrickým a vodíkovým) mohou jezdit bez ohledu na typ doplňkové značky. Existují rovněž náznaky, že respondenti nemohou správně interpretovat systém například „3 a méně“ nebo „4 a více“ ve vztahu k třídě vozidla, ve kterém řídí (je třída 3 vyšší nebo nižší než třída 4 a/nebo je třída 3 nebo třída 4 čistší nebo více znečišťující?). K tomu, aby se snížilo riziko nejednoznačnosti, bylo rozhodnuto na nových spodních značkách výslovně uvést emisní třídy, na které se ekologická zóna vztahuje. To má zabránit tomu, aby uživatelé silnic špatně chápali, které emisní třídy jsou vyšší nebo nižší a které emisní třídy jsou čistší nebo více znečišťující.

Z průzkumu mezi uživateli vyplynulo, že díky navrhovaným změnám značení a odpovídající informační kampani se mohou účastníci silničního provozu dopouštět méně chyb a zvýší se srozumitelnost a přehlednost nového značení.

4.1 Test malých a středních podniků

Dne 31. ledna 2023 se v rámci testu malých a středních podniků uskutečnila jednání se šesti malými a středními podniky o záměru zavést zóny s nulovými emisemi pro taxislužbu. Malé a střední podniky působí na trhu s taxislužbami pro spotřebitele a v oblasti přepravy cílových skupin v různých částech Nizozemska. Účastníci panelové diskuse jsou ohledně výnosu pozitivní. Schvalují základní ambice v oblasti udržitelnosti a jsou toho názoru, že plány jsou proveditelné, mají však řadu obav.

Prvním z nich je, že vozidla taxislužby dostupná osobám na vozících pro invalidy a vozidla taxislužby pro přepravu ležících pacientů budou osvobozena a po skončení platnosti této výjimky v roce 2030 bude včas přezkoumáno, zda bude v té době k dispozici dostatek cenově dostupných vozidel taxislužby s nulovými emisemi pro přepravu vozíčkářů. To bude přezkoumáno v roce 2028, viz oddíl 2.3.

Druhou obavou účastníků je, že musí existovat dostatečná dobíjecí infrastruktura, včetně tzv. rychlonabíjecích stanic, případně zejména pro taxislužby. Obce usnadňují dostupnost dostatečné dobíjecí infrastruktury a koordinují ji s provozovatelem sítě a příslušnými účastníky trhu, jak je rovněž stanoveno v rámci dohody. Ústřední vláda s těmito stranami spolupracuje také v rámci takzvaného Národního programu pro infrastrukturu nabíjení (NAL). Potřeby vozidel taxislužby v oblasti dobíjení jsou v této souvislosti zohledněny v soupisu požadované dobíjecí infrastruktury. Cílem NAL je zajistit, aby rozvoj dobíjecí infrastruktury v Nizozemsku odpovídal rozvoji všech druhů elektrické dopravy, a to především s cílem zajistit dostatek příležitostí k dobití. V dohodě o spolupráci NAL byla v tomto ohledu přijata konkrétní ujednání mezi ústřední vládou a regiony²².

Pro malé a střední podniky je důležité, aby byla přepravě cílových skupin věnována velká pozornost. Podle nich to slouží jako forma veřejné dopravy pro osoby, které nemohou využívat běžnou veřejnou dopravu. Jízda bez emisí by neměla být na úkor služeb pro tyto lidi, například proto, že by bylo nutné během jízdy nakládat. Je důležité, aby tomu ředitelé v rámci přepravy cílové skupiny (většinou obcí) věnovali pozornost. V rámci paktu a správní dohody o dopravě cílové skupiny s nulovými emisemi jsou zadavatelé dopravy cílové skupiny podporováni a stát jim pomáhá vypisovat výběrová řízení na dopravu s nulovými emisemi²³.

V panelové diskusi malých a středních podniků se dále hovořilo o tom, že pro snížení administrativní zátěže malých a středních podniků je důležité, aby existovala jednotná kontaktní místa, kde lze žádat o výjimky, a aby všechny obce s nulovými emisními zónami pro taxislužbu přijaly stejnou politiku v oblasti výjimek. Účastníci poukazují na to, že taxíky jezdí po celé zemi, a proto by mělo být možné získat výjimku pro všechny zóny s nulovými emisemi, která by platila delší dobu. Tyto podněty od malých a středních podniků budou zohledněny při vypracovávání politiky v oblasti výjimek.

4.2 Internetové konzultace

Internetová konzultace k návrhu výnosu probíhala od 18. srpna do 15. září 2023. Bylo obdrženo celkem 15 reakcí. Odpověděly čtyři osoby, sedm společností nebo zástupců společností a čtyři obce. Ačkoli se odpovědi obecně kladně vyjadřují k možnosti obcí zřídit zónu s nulovými emisemi pro taxislužbu, strany upozorňují na řadu problémů.

Tři odpovědi poukazují na to, že požadavky na přístup, jak je vysvětleno v oddíle 2.2.4, se vztahují na jakoukoli zónu s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby bez ohledu na to, kdy obec zónu zřídí. Podle zastřešující organizace to znamená, že provozovatelé se mohou krátce před zavedením zóny dozvědět, že jejich taxi nebude smět v zóně jezdit.

²² Parlamentní dokumenty II 2021/22, 31305, č. 351; www.agendalaadinfrastructuur.nl.

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

Obec požaduje, aby požadavky na přístup do zóny závisely na tom, kdy je zóna zřízena. Tato alternativa nebyla vybrána. Jednotné požadavky na přístup pro všechny zóny s nulovými emisemi brání provozovatelům v tom, aby se v různých zónách s nulovými emisemi potýkali s různými situacemi. Jednotný přechodný režim vychází z národního vozového parku vozidel taxislužby a průměrné doby odpisování vozidel taxislužby. Pokud chtějí obce zřídit zónu s nulovými emisemi, musí s místním odvětvím taxislužby včas komunikovat a konzultovat ji. V případě potřeby může obec dočasně udělit další výjimky.

Jedna obec se ptá, proč je v požadavcích na přístup uvedeno datum 1. ledna 2025.²⁴ Tato varianta byla zvolena po konzultaci s obcemi, zástupci odvětví taxislužeb a dalšími příslušnými stranami a po prostudování dostupnosti a nákladů na vlastnictví vozidel taxislužby s nulovými emisemi. Zvolené datum se shoduje s dobou, od které mohou obce zřizovat zóny s nulovými emisemi pro taxislužbu, což se zase shoduje s dobou, kdy lze zřídit zóny s nulovými emisemi pro užitková a nákladní vozidla.

Jedna soukromá osoba se zeptala, proč nebyly zvoleny obecnější politiky. Vláda se rozhodla ekologizovat nejprve komerční dopravu ve městech, protože je to nejúčinnější a nákladově nejefektivnější. Dva (zástupci) provozovatelů taxislužby zdůrazňují význam dostatečné (rychlé) infrastruktury pro nabíjení a tržních tarifů pro nabíjení. Jeden z nich by dále rád viděl „širokou politiku výjimek“, obec také vznesla dvě připomínky k politice výjimek. Politika v oblasti výjimek je vytvářena společně s obcemi a po konzultaci s průmyslem.

Obecně není systematika navrhované značky zpochybněna, ale požaduje se další vysvětlení. Kromě toho řada stran předložila návrhy na zpřísnění znění a dopravní značky s přidruženými dílčími značkami a na objasnění vysvětlení. Mnohé z těchto návrhů byly přijaty.

Pokud jde o systematickост používání barev a zobrazování emisních tříd na dopravní značce a souvisejících dílčích značkách, jedna osoba předložila konkrétní připomínku. Tento návrh byl zahrnut jako jedna z úvah již dříve v přípravné fázi. Konečný výběr systému byl proveden na základě odborného posouzení stran, jako je Národní rozcestník, obce a policie, a také na základě uživatelského testu. Uživatelský test ukázal, že doplňková značka je snáze interpretovatelná, pokud jsou zobrazeny všechny emisní třídy, které nemají přístup. Bylo také rozhodnuto použít barvy, které jsou již přiřazeny emisním třídám v RVV 1990 a jsou zaznamenány na stávajících doplňkových značkách. Volba změnit systém doplňkových značek z „povoleno“ na „zakázáno“ byla učiněna v souladu se stávajícím systémem v RVV 1990. To neodráží emisní třídy, které mají přístup.

Kritické připomínky se týkaly také počtu značek v kombinaci s dopravními značkami pro ekologické zóny. Navrhovaná dopravní značka a její doplňkové značky však ve skutečnosti nahrazují dopravní značky pro městské logistické zóny s nulovými emisemi (C22c) i ekologické zóny (C22a), aby se zabránilo nepřehlednému počtu dopravních značek.

Reakce zájmové skupiny na výslovné zařazení mobilních strojů a traktorů mezi povolené kategorie vozidel na dodatkových tabulkách nevede ke změně, protože mobilní stroje a traktory nepodléhají režimu zón s nulovými emisemi. Prozatím tomu tak také nebude, a proto nebyly doplněny.

Jedna obec požaduje flexibilitu, pokud jde o doplňkové značky. K tomu, aby to bylo pro účastníky silničního provozu co nejpřehlednější, je nutné, aby doplňkové značky pro ekologické zóny a nulové emisní zóny byly všude stejné.

V důsledku reakcí obcí na kombinování zón s časovými okny, pěších zón a zón s nulovými emisemi do jediné dopravní značky probíhaly diskuse s dotčenými obcemi. Problém kombinace značek pro zóny s nulovými emisemi a jiné typy oblastí nelze vyřešit úpravou hlavních nebo doplňkových značek pro zóny s nulovými emisemi. Doplňková značka označuje, na která vozidla se vztahuje hlavní značka. Časové omezení dílčí desky by

²⁴ Původně bylo v plánu umožnit zóny s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby od 1. ledna 2025. Toto datum bylo mezitím posunuto na 1. ledna 2026.

vedlo k tomu, že by se hlavní deska mimo tyto časy neuplatnila. Obce však mohou v rámci zóny s nulovými emisemi stanovit oblast časového okna.

Reakce na zóny s nulovými emisemi pro městskou logistiku a případné výjimky pro určité kategorie vozidel nespádají do působnosti tohoto výnosu a nevedou ke změnám dopravního značení.

4.3 Zkouška ATR (Poradní výbor pro regulační zátěž)

Dne 14. září 2023 vydal poradní sbor regulačních stanovisek k návrhu rozhodnutí. Výbor doporučuje, aby byl výnos předložen po zohlednění řady připomínek.

Za prvé, rada doporučuje zajistit, aby obce zřizující zónu s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby umožnily dostatečnou nabíjecí infrastrukturu a kapacitu sítě. Rámcová dohoda stanoví, že obce mají usnadnit dostupnost dostatečné nabíjecí infrastruktury a konzultovat s místními provozovateli vozidel taxislužby, zda jsou splněny předpoklady pro zřízení zóny s nulovými emisemi (včetně dostatečné nabíjecí infrastruktury). Při vydávání dopravního rozhodnutí, kterým obce následně zřizují zónu s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby, rovněž kontrolují, zda jsou splněny všechny předpoklady. Proti dopravnímu nařízení je možné podat námitky a odvolání. V oddílu 4.1 je vysvětleno, co ústřední vláda a obce dělají pro zajištění dostatečné infrastruktury pro nabíjení a kapacity sítě.

Zadruhé doporučuje společně s obcemi organizovat jednotný přístupový režim (včetně výjimek). Způsob, jakým se to provádí, je popsán v oddílech 2.2.4 a 2.4.

Výbor rovněž doporučuje zabývat se finančními a daňovými předpisy pro provozovatele taxislužby a dohodami s obcemi ohledně komunikace v této oblasti. Provozovatelé mohou využívat systém ekologických investičních příspěvků (MIA) k daňově účinným investicím do ekologicky šetrného obchodního majetku. V roce 2024 by bylo možné MIA využít na nákup devítimístného vozidla taxislužby na elektrický nebo vodíkový pohon nebo na pro přepravu osob na vozících pro invalidy. Každý rok se nově definují obchodní aktiva způsobilá pro MIA. To závisí mimo jiné na dodatečných nákladech na ekologicky šetrný obchodní majetek. Více informací naleznete na www.rvo.nl/miavamil. Obce mohou provozovatelům nabídnout další finanční úlevy a podle toho o nich informují.

V neposlední řadě výbor doporučuje doplnit (regulační) náklady pro podniky. Pokud se obce rozhodnou zřídit zónu s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby, měly by ve výnosu o dopravě vyjasnit dopady na provozovatele a zvážit je s ohledem na ostatní zájmy, viz dále oddíl 2.6.

4.4 Předběžné přezkoumání

Dne 1. prosince 2023 byl návrh výnosu předložen Senátu a Poslanecké sněmovně zákonodárné moci k předběžné kontrole na základě článku 2b zákona o silniční dopravě. Dne 11. září 2024 se Poslanecká sněmovna dotázala, do jaké míry je návrh vyhlášky v souladu s politickými záměry. Tato otázka byla zodpovězena dne 8. října 2024. Tato odpověď byla poté zařazena na pořad jednání rozpravy výboru o udržitelné dopravě dne 17. října 2024. Odpověď nevedla k dalším odpovědím.

4.5 Oznámení [XX]

Návrh tohoto výnosu byl Evropské komisi předložen dne [XX] (oznámení č. XX) podle čl. 5 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1535 ze dne 9. září 2015 o postupu při poskytování informací v oblasti technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti (Úř. věst. EU 2015, L 241).

Na základě čl. 6 odst. 1 výše uvedené směrnice bylo následně 3měsíční období pro dočasné pozastavení prací, které skončilo dne [XX].

II. Vysvětlující poznámky k jednotlivým článkům

Článek I (RVV 1990)

Část A (článek 86d RVV 1990)

Dílčí části 1 a 4

Původní značka ekologické zóny a značka zóny s nulovými emisemi byla nahrazena novou dopravní značkou označující ekologickou zónu a/nebo zónu s nulovými emisemi s novou číselnou kombinací písmen. Doplnkové značky uvedené v příloze 1 určují, která kategorie vozidla a typ zóny platí. Kombinace ekologické zóny a zóny s nulovými emisemi je možná. Ekologická zóna v oblasti s nulovými emisemi může být nyní zřízena pouze pro osobní vozidla na naftu. V takové oblasti platí pro užitková vozidla zóna s nulovými emisemi a pro osobní vozidla s naftovým motorem ekologická zóna. Ve všech případech je dopravní značka C22e kombinována s jednou nebo více doplňkovými značkami (C22e1 až C22e10).

Dílčí část 1

Nizozemský výraz „bussen“ se nahrazuje výrazem „autobussen“. „Autobussen“ byly vždy míněny a jsou také definovány v článku 1 RVV 1990. Musí být rovněž uvedeny v popisu doplňkových značek.

Dílčí část 2

Vstupem tohoto výnosu v platnost dne 1. ledna 2026 skončí platnost bývalých odstavců 2 a 3 článku 86d a ostatní odstavce se přečíslojí. Nařízení ze dne 29. října 2019²⁵ již uvádělo, že původní odstavce 2 a 3 přestanou platit po 1. lednu 2022 a 1. lednu 2025.

Dílčí část 3

Tato část článku uvádí, které doplňkové označení lze umístit. Tato položka článku určuje, která (které) doplňková (doplňkové) značka (značky) se má použít. Kombinace s jinými doplňkovými značkami nejsou pro ekologické zóny a zóny s nulovými emisemi možné. Doplňkové značky C22e2, C22e4 a C22e5 mají nový význam. Ostatní doplňkové značky (C22e1 a C22e6 až C22e10) nahrazují stávající doplňkové značky se stejným významem. C22e2 znamená, že vozidla taxislužby mohou být rovněž přidána jako kategorie vozidel, na něž se vztahuje zóna s nulovými emisemi.

Doplňkové značky C22e4 a C22e5 umožňují ekologickou zónu, která se vztahuje pouze na osobní vozidla se vznětovými motory. V důsledku toho se v oblasti s nulovou emisní zónou pro užitková vozidla může použít také ekologická zóna pro osobní vozidla se vznětovým motorem.

Ostatní nová doplňková označení nahrazují stávající doplňková označení a mají tedy stejný význam jako dřívější verze označení. Doplňková značka C22e6 nahrazuje starou značku C22a2, C22e7 nahrazuje starou značku C22a3, C22e8 nahrazuje starou značku C22a5, C22e9 nahrazuje starou značku C22a7 a konečně nová doplňková značka C22e10 nahrazuje starou značku C22a9.

Doplňková značka C22e3 zatím neexistuje. Toto číslo se zatím nepoužívá, aby bylo možné v budoucnu přidat novou doplňkovou značku s novou kategorií vozidel, na které se vztahuje zóna s nulovými emisemi.

Část B (článek 86e RVV 1990)

Dílčí část 1

Tento článek upravuje, na které kategorie vozidel se může vztahovat zóna s nulovými emisemi. Do zóny s nulovými emisemi mohou vjíždět pouze užitková vozidla, nákladní

²⁵ Výnos ze dne 29. října 2019, kterou se mění nařízení o pravidlech silničního provozu a dopravních značkách z roku 1990, výnos o silničním provozu (správní ustanovení) a nařízení o poznávacích značkách v souvislosti s harmonizací ekologických zón (Věstník zákonů a výnosů z roku 2019, 398).¹⁹

vozidla a vozidla taxislužby s nulovými emisemi. Úprava textu a nová dopravní značka s doplňkovou značkou umožní přidat do zón s nulovými emisemi i vozidla taxislužby. Stejně jako u ekologických zón je režim vjezdu do zóny s nulovými emisemi vyznačen dopravní značkou v kombinaci s doplňkovou značkou. Stejně jako u ekologických zón je režim přístupu pro zónu s nulovými emisemi označen dopravní značkou v kombinaci s doplňkovou značkou. Doplňková značka udává, na které vozidlo se ekologická zóna nebo zóna s nulovými emisemi vztahuje. Zde uvedené doplňkové značky je povoleno používat pouze v případě ekologické zóny nebo zóny s nulovými emisemi. Zónu s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby proto musí vždy doprovázet zóna s nulovými emisemi pro užitková a nákladní vozidla. Viz dále vysvětlivky k části B, dílčí částem 1 a 4.

Dílčí část 2

Doplňkové značky C22e1 a C22e2 označují kategorii vozidel, na kterou se vztahuje zóna s nulovými emisemi. Dopravní značka C22e3 zatím neexistuje, takže v budoucnu by mohla být do zóny s nulovými emisemi přidána nová doplňková značka s další kategorií vozidel. Doplňková značka C22e1 má stejný význam jako stará doplňková značka C22c1. Nová doplňková značka C22e2 vytváří zónu s nulovými emisemi, která se vztahuje i na vozidla taxislužby.

Dílčí část 3

Doplněním nových odstavců 8 a 9 se stanoví přechodné období pro některé vozidla taxislužby, které již byly registrovány jako vozidla taxislužby před 1. lednem 2026 a dosud nejsou bezemisní. Jedná se o vozidla taxislužby s emisní třídou 5, která si zachovávají přístup do 31. prosince 2026, a vozidla taxislužby s emisní třídou 6, která si zachovávají přístup do zóny s nulovými emisemi pro vozidla taxislužby do 31. prosince 2028. Výjimka zajišťuje, že již registrovaná vozidla taxislužby mohou i nadále vjíždět do zóny s nulovými emisemi po několik dalších let. Výjimka není určena pro vozidla taxislužby, které jsou registrovány po vstupu možnosti zřídit zóny s nulovými emisemi v platnost.

Část C

Vzhledem k tomu, že stávající značky pro ekologickou zónu a zónu s nulovými emisemi se nahrazují novou dopravní značkou s novým číslem, byl tento článek změněn.

Část D

Dřívější dopravní značky zůstanou v platnosti dalších 6 měsíců, aby měl provozovatel pozemních komunikací čas na úpravu dopravních značek. Toto omezené přechodné období bylo zvoleno s cílem na jedné straně nezahltit obce novými značkami, ale na druhé straně rychle nabídnout občanům a podnikům jednotnost nových dopravních značek.

Část E

Staré dopravní značky pro ekologické zóny (C22a) a zóny s nulovými emisemi (C22c) se nahrazují novou dopravní značkou (C22e) se souvisejícími doplňkovými značkami. Konec ekologické zóny nebo zóny s nulovými emisemi je označen novou dopravní značkou C22f.

Článek II (BABW)

Část A

(Čl. 8 odst. 4 BABW)

Předchozí dopravní značky C22a pro ekologické zóny a C22c pro zóny s nulovými emisemi se nahrazují novou dopravní značkou C22e. Tato nová značka, stejně jako dřívější značky C22a a C22c, může být umístěna pouze s jednou nebo více doplňkovými značkami uvedenými v člancích 86d a 86e RVV 1990. Vzhledem k tomu, že doplňkové značky C22e4 a C22e5 mohou být umístěny pouze v kombinaci s doplňkovými značkami pro zónu s nulovými emisemi, může být ekologická zóna pro osobní vozidla se vznětovým motorem zřízena pouze v případě zóny s nulovými emisemi pro užitková vozidla a nákladní vozidla nebo vozidla taxislužby. V případě neexistence zóny s nulovými emisemi zůstává možnost vytvořit ekologickou zónu pro osobní a užitková vozidla se vznětovým motorem.

Část B

(Čl. 9 odst. 1 BABW)

Touto změnou čl. 9 odst. 1 BABW mají obce možnost umístit slovo „zóna“ nad novou dopravní značku C22e, jako tomu bylo dříve u značek C22a a C22c, například s uvedením dotčené oblasti.

Článek III

Tento výnos nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2026. Toto datum bylo zvoleno po konzultaci s obcemi, zástupci odvětví taxislužeb a dalšími příslušnými stranami a po prostudování dostupnosti a nákladů na vlastnictví vozidel taxislužby s nulovými emisemi. Datum vstupu v platnost zapadá do systému pevně stanovených dat změn právních předpisů. Toto datum zohledňuje minimální lhůtu 3 měsíců mezi zveřejněním a vstupem v platnost, která se podle Kodexu mezivládních vztahů [Code Interbestuurlijke Verhoudingen] vztahuje na nařízení, jež se přímo týkají decentralizovaných orgánů. Článek I bod D se zrušuje dnem 1. července 2026; viz vysvětlující poznámky k čl. I písm. D).

STÁTNÍ TAJEMNICE PRO INFRASTRUKTURU A VODOHOSPODÁŘSTVÍ,