

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

**ПРОЕКТ ОТ 19 ДЕКЕМВРИ 2024 Г.**

**Указ от**

**Указ за изменение на RVV от 1990 г. [Наредба за пътищата и пътните знаци и BABW [Указ относно движението по пътищата (Административни разпоредби)] относно разширяването на зоните с нулеви емисии за таксите и въвеждането на нов пътен знак и свързани допълнителни знаци за екологичните зони и зоните с нулеви емисии**

По препоръка на държавния секретар по въпросите на инфраструктурата и управлението на водите от 23 януари 2024 г., № IenW/BSK-, отдел „Административни и правни въпроси“, като взехме предвид член 13, параграф 1 и член 14, параграф 1 от Закона от 1994 г. за движението по пътищата [Wegenverkeerswet], след като изслушахме становището на консултативния отдел на държавния съвет (становище от, №), като взехме предвид подробния доклад на държавния секретар по въпросите на инфраструктурата и управлението на водите, № IenW/BSK-, отдел „Административни и правни въпроси“;

одобрихме и постановихме следното:

**ЧЛЕН I**

Наредбата от 1990 г. за правилата за движение и пътните знаци се изменя както следва:

D

Член 86г се изменя, както следва:

1. Параграф 1 понастоящем гласи:  
Декларацията за затваряне съгласно пътен знак C22e от приложение 1 поради екологична зона се прилага за леките пътнически автомобили, търговските превозни средства, камионите или автобусите с дизелов двигател.

2. Параграфи 2 и 3 се заличават, като параграфи 4—6 се преномерират на параграфи 2—4.
3. Параграф 2 (нов) гласи:  
Съгласно пътен знак C22e следва да се поставят допълнителните знаци, изброени в приложение 1, C22e4, C22e5, C22e6, C22e7, C22e8, C22e9 и C22e10.
4. В параграф 4 (нов) „C22a“ се заменя с „C22e“.

## Б

Член 86д се изменя, както следва:

1. Параграф 1 понастоящем гласи:  
Декларацията за затваряне съгласно пътен знак C22e от приложение 1 поради зона с нулеви емисии се прилага за търговските превозни средства и камионите или такситата, с изключение на превозните средства с нулеви емисии.
2. Параграф 2 понастоящем гласи:  
Съгласно пътен знак C22e следва да се поставят допълнителните знаци C22e1 или C22e2, изброени в приложение 1.
3. В параграф 5, буква а) „параграф 5“ се заменя с „параграф 3“.
4. Към члена се добавят два параграфа, които гласят:
  8. До 31 декември 2026 г. параграф 1 не следва да се прилага за такситата с клас на емисии 5, регистрирани като таксита преди 1 януари 2026 г.
  9. До 31 декември 2028 г., параграф 1 не следва да се прилага за такситата с клас на емисии 6, регистрирани като таксита преди 1 януари 2026 г.

## В

В член 87 „C22a, C22c“ се заменя с „C22e“.

## Г

След член 1а следва да се добави нов член, който гласи:

### **Член 96б**

Пътните знаци, поставени преди влизането в сила на Указ от X X 2025 г. за изменение на Наредбата от 1990 г. за правилата за движение и пътните знаци и Указа относно административните разпоредби относно движението по пътищата във връзка с разширяването на зоните с нулеви емисии за таксита и въвеждането на нов пътен знак и свързани допълнителни знаци за екологичните зони и зоните с нулеви емисии [Besluit nul-emissiezone taxi en nieuw verkeersbord milieuzone en nul-emissiezone] (Бюлетин от 2025 г. за законите и указите XXX), които не са в съответствие с настоящата наредба, са в съответствие с Наредбата от 1990 г. за правилата за движение и пътните знаци, във вида ѝ в деня преди влизането в сила на настоящото изменение.

Д

Приложение 1 се изменя както следва:

1. Срокът на действие на пътните знаци C22a—C22d и свързаните описания изтича.
2. Знаците, описанията и номерата, посочени в приложение 1 към настоящия указ, се добавят след пътен знак C22.

## **ЧЛЕН II**

Указът относно административните разпоредби относно движението по пътищата (BABW) се изменя, както следва:

А

Член 8, параграф 4 понастоящем гласи:

Пътният знак C22e от приложение 1 към RVV от 1990 г. следва да бъде придружен от поставянето на един или повече допълнителни знаци, както е посочено в членове 86г и 86д от RVV от 1990 г. Допълнителните знаци C22e4 и C22e5 могат да бъдат поставяни само в комбинация с допълнителните знаци C22e1 или C22e2.

Б

В член 9, параграф 1 „С6—C22с“ се заменят с „С6—C22е“.


## **ЧЛЕН III**


Настоящият указ влиза в сила на 1 януари 2026 г. Срокът на действие на член I, буква Г) изтича на 1 юли 2026 г.


С настоящото нареждаме настоящото решение и свързаните с него обяснителни бележки да бъдат публикувани в Официален вестник.

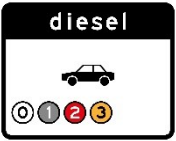
ДЪРЖАВЕН СЕКРЕТАР ПО ВЪПРОСИТЕ НА ИНФРАСТРУКТУРАТА И УПРАВЛЕНИЕТО НА ВОДИТЕ,

**Приложение 1 към член I, част Д, подчаст 2 от Указа за изменение на Наредбата от 1990 г. за правилата за движение и пътните знаци и Указа относно административните разпоредби относно движението по пътищата във връзка с разширяването на зоните с нулеви емисии за таксите и въвеждането на нов пътен знак и свързани допълнителни знаци за екологичните зони и зоните с нулеви емисии**

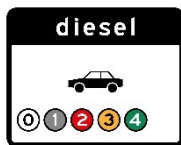
Знак	Описание	C22e
	Затворено за леки пътнически автомобили, търговски превозни средства, камиони, автобуси или таксите поради изисквания за емисии (екологична зона или зона с нулеви емисии)	

Знак	Описание	C22e1
	Допълнителен знак за C22e: зона с нулеви емисии за търговски превозни средства и камиони, достъпна за превозни средства с нулеви емисии	

Знак	Описание	C22e2
	Допълнителен знак за C22e: зона с нулеви емисии за търговски превозни средства, камиони и таксите, достъпна за превозни средства с нулеви емисии	

Знак	Описание	C22e4
	Допълнителен знак за C22e: екологична зона за дизелови леки пътнически автомобили, достъпна за класове на емисии от 4 —6	

Знак	Описание	C22e5
------	----------	-------

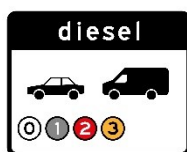


Допълнителен знак за C22e: екологична зона за дизелови леки пътнически автомобили, достъпна за класове на емисии 5 и 6

Знак

Описание

C22e6

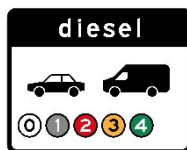


Допълнителен знак за C22e: екологична зона за дизелови леки пътнически автомобили и търговски превозни средства, достъпна за класове на емисии 4—6

Знак

Описание

C22e7

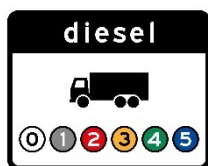


Допълнителен знак за C22e: екологична зона за дизелови леки пътнически автомобили и търговски превозни средства, достъпна за класове на емисии 5 и 6

Знак

Описание

C22e8

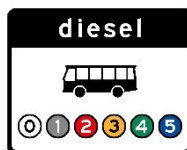


Допълнителен знак за C22e: екологична зона за камиони, достъпна за камиони с клас на емисии 6

Знак

Описание

C22e9

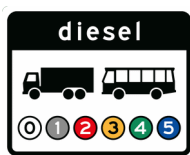


Допълнителен знак за C22e: екологична зона за автобуси, достъпна за автобуси с клас на емисии 6

Знак

Описание

C22e10



Допълнителен знак за C22e: екологична зона за камиони и автобуси, достъпна за камиони и автобуси с клас на емисии 6

Знак

Описание

C22f



Край на декларацията за затваряне поради изисквания за емисии (екологична зона или зона с нулеви емисии)

## **ОБЯСНИТЕЛНИ БЕЛЕЖКИ**

### **I. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

#### **1. Въведение**

С настоящия указ се въвеждат две изменения. Най-напред, следва да бъде възможно пътният оператор да разшири обхвата на зоната с нулеви емисии, така че да се включват такситата. Това също така изисква промяна на обозначаването. Проектиран е нов пътен знак, който не само дава възможност за установяването на зони с нулеви емисии за такситата, но също така служи като нов пътен знак както за екологичните зони, така и за (други) зони с нулеви емисии. Последното е другото изменение към настоящия указ. Съществуващите отделни пътни знаци за екологичните зони и зоните с нулеви емисии следва да се заменят с нов ориентиран към бъдещето пътен знак със съответните нови допълнителни знаци. Новите допълнителни знаци позволяват на общините, които установяват зона с нулеви емисии за търговските превозни средства, камионите и евентуално такситата, да запазят тяхната съществуваща екологична зона за дизеловите леки пътнически автомобили. Въвеждането на знаците не води до нови възможности за общините за установяването на екологични зони. Добавянето на такситата към зоните с нулеви емисии е допълнително обяснено в раздел 2 от настоящата глава. Новият пътен знак и свързаните допълнителни знаци са обяснени по-подробно в раздел 3.

#### **2. Съдържание на зоните с нулеви емисии за такситата**

##### **2.1 Въвеждане на зоните с нулеви емисии за такситата**

С настоящия указ се изменя Наредбата от 1990 г. за правилата за движение и пътните знаци (RVV от 1990 г.), за да се позволи на общините да установяват зона с нулеви емисии за такситата на местно равнище. Със зона с нулеви емисии общините могат да забранят движението на превозни средства, причиняващи замърсяване, в части от тяхната община. С това се намаляват емисиите на парникови газове и така наречените „емисии от пътното движение“, като азотен диоксид и прахови частици, като по този начин се допринася за качеството на въздуха. През 2019 г. на общините беше дадена възможност за въвеждането на зона с нулеви емисии за търговските превозни средства<sup>1</sup> и камионите до 2025 г.<sup>2</sup> С настоящия указ се позволява на общините да разширят обхвата на тяхната зона с

---

<sup>1</sup> В глава VB от RVV от 1990 г. вече се прилага различно определение за търговските превозни средства. За глава VB и настоящата обяснителна бележка, търговските превозни средства са леки търговски превозни средства с максимално допустима маса, ненадвишаваща 3 500 kg.

<sup>2</sup> Указ от 29 октомври 2019 г. за изменение на Наредбата от 1990 г. за правилата за движение и пътните знаци, Указа относно административните разпоредби относно движението по пътищата и Наредбата за регистрационния номер във връзка с хармонизирането на екологичните зони (Бюлетин от 2019 г. за законите и указите, № 398). <sup>7</sup>

нулеви емисии, така че да се включат такситата с помощта на Указ относно движението по пътищата.

С настоящия указ също така се предвиждат преходни разпоредби и се определят изключения.

## **2.2 Схематично изложение**

### **2.2.1 Предварителна фаза и очертаване на проблема**

Централното държавно управление подписа Споразумението за чист въздух [Schone Lucht Akkoord]<sup>3</sup>. Основна причина за лошото качество на въздуха са превозните средства, работещи с изкопаеми горива. Ето защо през 2014 г. в Зеления пакт относно градската логистика с нулеви емисии [Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek] беше договорено, че градската логистика без емисии ще бъде въведена от 2025 г. нататък<sup>4</sup>. С това се намаляват емисиите от пътното движение, подобрява се качеството на въздуха, който хората дишат в градовете, както и се допринася за намаляването на емисиите на парникови газове. През 2019 г. в Споразумението за климата [Klimaatakkoord] се постановява въвеждането на зони с нулеви емисии в 30—40 общини за градска логистика (търговски превозни средства и камиони)<sup>5</sup>. В указа, цитиран в бележка 2, са заложили зоните с нулеви емисии за търговски превозни средства и камиони. С Указа от 29 юни 2023 г. за изменение на Наредбата от 1990 г. за правилата за движение и пътните знаци във връзка с временните условия и преходните разпоредби за зоните с нулеви емисии (Указ с временен срок на действие относно зоните с нулеви емисии), беше предоставена допълнителна спецификация за правилата за зоните с нулеви емисии за тези превозни средства<sup>6</sup>.

В допълнение към търговските превозни средства и камионите, такситата, работещи с изкопаеми горива, също така допринасят за проблема с лошото качество на въздуха в градските райони. Ето защо през 2021 г. в Програмата за изпълнение на градската логистика беше постановено, че ще бъде проучено дали зоните с нулеви емисии биха могли да се прилагат също така за такситата<sup>7</sup>. Зоните с нулеви емисии за търговските превозни средства, камионите и такситата са важна междинна стъпка към изцяло чисто движение по пътищата до 2050 г.<sup>8</sup>

От 2019 г. насам са провеждани консултации между общините, централното държавно управление, представители на таксиметровия сектор и други публични и частни страни относно таксиметровия транспорт без емисии. Това доведе до подписването на Рамковото споразумение за таксиметровия транспорт без емисии (наричано по-нататък „Рамково споразумение“) през април 2022 г.<sup>9,10</sup> С подписването на това Рамково споразумение, централното държавно управление изрази неговото намерение да направи възможно от правна гледна точка въвеждането на зони с нулеви емисии за такситата. Настоящият указ представлява неговото разработване. В допълнение към намерението за залагане на зоните с нулеви емисии от правна гледна точка, подписването на Рамковото

<sup>3</sup> Парламентарни документи II 2019/20, 30175, № 343.

<sup>4</sup> Парламентарни документи II 2014/15, 33043, № 38.

<sup>5</sup> Парламентарни документи II 2018/19, 32813, № 342.

<sup>6</sup> Указ от 29 юни 2023 г. за изменение на Наредбата от 1990 г. за правилата за движение и пътните знаци във връзка с временните условия и преходните разпоредби за зоните с нулеви емисии (Указ с временен срок на действие относно зоните с нулеви емисии) (Бюлетин от 2023 г. за законите и указите, № 241).

<sup>7</sup> Парламентарни документи II 2020/21, 31209, № 226.

<sup>8</sup> Парламентарни документи II 2018/19, 32813, № 342.

<sup>9</sup> Парламентарни документи II 2022/23, 30175, № 420.

<sup>10</sup> Рамковото споразумение е подписано от Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), Uber, Bolt, SchipholTaxi, ELaadNL, Leaseplan, Нидерландското сдружение за устойчива енергия (NVDE), общините Амстердам, Хага, Айндохвен, Ротердам, Тилбург и министерството на инфраструктурата и управлението на водите.

споразумение включваше също така споразумения относно поетите задължения и необходимите действия за постигане на таксиметров транспорт без емисии. Например общините улесняват наличието на достатъчна инфраструктура за зареждане, а страните работят заедно по инструментите за комуникация, за да се информират таксиметровите дружества, шофьорите и пътниците за въвеждането на зони с нулеви емисии за такситата.

### **2.2.2 Избор на зони с нулеви емисии за такситата**

С настоящия указ се позволява на общините да въведат зони с нулеви емисии за такситата, в резултат на което всички превозни средства, регистрирани като таксита след 31 декември 2025 г. и работещи с изкопаеми горива, могат да бъдат изключени от тази зона. Само такситата с нулеви емисии, с клас на емисии Z, все още ще бъдат допускани за влизане в зоните. За превозните средства, регистрирани като таксита преди 2026 г., следва да се прилагат преходни разпоредби (вж. 2.2.4).

Решението да се даде възможност на общините да забранят такситата, регистрирани след 1 януари 2026 г., е взето в консултация с общините, представители на таксиметровия сектор и други заинтересовани страни. Важно е, че преминаването към таксиметров транспорт с нулеви емисии е осъществимо за операторите. Ето защо бяха съпоставени общите разходи за собственост (закупуване и разходи за използване) на таксиметрови превозни средства и, за повечето модели, общите разходи за собственост на модел с нулеви емисии вече са по-ниски от тези за съпоставим модел, работещ с изкопаеми горива. Очаква се общите разходи за собственост на превозни средства с нулеви емисии да намаляват още повече в бъдеще. В допълнение към разходите за собственост, средният период на амортизация на такситата и наличието на модели с нулеви емисии бяха взети предвид при вземането на решението да се даде възможност на общините да забранят такситата, регистрирани след 1 януари 2026 г.

Зоните с нулеви емисии са относително просто средство за общините да намалят емисиите от пътното движение, да подобрят качеството на въздуха и да намалят звуковото замърсяване, за да се повиши качеството на живот в тяхната община. Зоните са относително лесни за прилагане от страна на общините въз основа на регистрационните номера, например с камери и автоматично разпознаване на регистрационните номера; (ANPR). В допълнение към общините, другите страни по Рамковото споразумение също така изразиха техните предпочитания в полза на зоните с нулеви емисии за насърчаване на таксиметровия транспорт с нулеви емисии.

Зоните с нулеви емисии за такситата са в съответствие с тези за търговските превозни средства и камионите. Само общините със зона с нулеви емисии за търговските превозни средства и камионите могат да установят зона с нулеви емисии за такситата, а зоната с нулеви емисии за такситата в дадена община е същата в географско отношение като тази за търговските превозни средства и камионите. С това се допринася за яснотата на политиката и се гарантира, че могат да бъдат използвани същите средства за правоприлагане, освобождавания и комуникация, както за търговските превозни средства и камионите.

Друга причина за избора на зони с нулеви емисии е, че те се прилагат за *всички* таксита. Не се прави разграничение между такситата, които са извикани (извикани от пътници на стоянка за таксита или на улицата), и такситата, които са резервирани (резервирани по телефон или приложение).

### **2.2.3 Въздействие на зоните с нулеви емисии върху такситата**

В Нидерландия работят повече от 35 000 таксите, най-вече в градските райони.<sup>11</sup> Такситата изминават около три пъти повече километри годишно от обикновените леки пътнически автомобили, а над 60 % от такситата работят с дизелово гориво<sup>12</sup>. Все по-голям процент от такситата са с нулеви емисии<sup>13</sup>. Въвеждането на зони с нулеви емисии за такситата може допълнително да ускори прехода към таксиметров транспорт с нулеви емисии. Ако в района, в който работят таксиметровите оператори, е въведена зона с нулеви емисии, това може да ги насърчи да изберат превозно средство с нулеви емисии (на по-ранен етап).

Зоните с нулеви емисии за такситата имат положително въздействие върху хората, животните и растенията в районите, в които работят такситата. Със зоните се намалява броят на такситата, работещи с изкопаеми горива, което води до намаляване на емисиите от пътното движение, подобряване на качеството на въздуха, намаляване на звуковото замърсяване и по този начин — до подобряване на качеството на живот в градските райони. Със зоните с нулеви емисии също така се допринася за намаляване на емисиите на парникови газове. Точният принос на зоните с нулеви емисии за такситата за постигането на тези цели зависи от броя на общините, които избират да въведат такава зона, размера на зоните и ситуацията с местното пътено движение. С подписването на Рамковото споразумение, общините Амстердам, Хага, Айндховен, Ротердам и Тилбург изразиха намерението за въвеждане на зона. Община Haarlemmermeer също се присъедини. Това означава, че голяма част от пазара на таксите е обхваната<sup>14</sup>. Повече общини могат да последват този пример.

Ако общините въведат зона с нулеви емисии за такситата, това ще окаже въздействие върху таксиметровите оператори, които се движат в зоната. Операторите, които все още управляват такси, работещо с изкопаеми горива, трябва да инвестират в модел с нулеви емисии, ако искат да продължат да се движат в зоната. Преходните разпоредби са в съответствие във възможно най-голяма степен с естественото време за инвестиции на операторите (вж. 2.2.4). За повечето модели разходите за собственост на такси с нулеви емисии вече са по-ниски от тези на съпоставим модел, работещ с изкопаеми горива. В някои случаи разходите за закупуване могат да бъдат по-високи, но операторите следва да възстановят тези разходи<sup>15</sup>.

Таксиметровите оператори, които се движат в зоните, но (все още) не могат да изпълнят изискванията за достъп, могат да подадат заявление за освобождаване в някои случаи. Чрез изпълнението на хармонизирана политика за освобождаване и установяването на Централно бюро за подаване на заявления за освобождаване, общините се опитват да поддържат на ниски равнища регулаторната и административната тежест за операторите (вж. 2.4).

За общините, които въвеждат зона с нулеви емисии за такситата, това означава, че те трябва да я прилагат (вж. 2.5). Общините също така ще трябва да разработят политика за освобождаване. Общините, които възнамеряват да въведат зона с нулеви емисии за такситата, са посочили, че желаят да делегират задълженията

<sup>11</sup> Една четвърт до една трета от такситата се използват за потребителски таксиметров транспорт, докато другите таксите се използват за така наречения „транспорт на целеви групи“: възложен транспорт на, например, ученици, възрастни хора и болни хора.

<sup>12</sup> Източници: Статистическа служба на Нидерландия (CBS) и Орган за превозните средства в Нидерландия (RDW).

<sup>13</sup> През септември 2024 г. повече от 26 % от общия брой на такситата са били без емисии, в сравнение с 16 % 1,5 години по-рано. Повече от половината от новозакупените превозни средства, регистрирани като таксите през първите месеци на 2024 г., са с нулеви емисии. Източник: RDW.

<sup>14</sup> Точният брой на такситата, работещи във всяка община, не е известен. Анализ на CBS показва, че повечето километри, пропътувани от таксите, са изминати в Амстердам и, че почти половината от всички километри, пропътувани от таксите, са изминати в Северна Холандия, Южна Холандия и Северен Брабант заедно.

<sup>15</sup> При транспорта на целеви групи договорните споразумения определят времето за инвестиции и кога се възстановяват разходите за закупуване.

на техния орган за освобождаване на Централното бюро за подаване на заявления за освобождаване от зони с нулеви емисии [Centraal Loket ontheffingen nul-emissiezones], което се установява в контекста на Програмата за изпълнение на градската логистика (вж. 2.4).

Общините са свободни да решават дали желаят да въведат зона с нулеви емисии за такситата. Установяването на зона след това се извършва с помощта на Указ относно движението по пътищата. С този указ дадена община обосновава ефективността и пропорционалността на дадена зона, разглежда въздействието върху жителите, таксиметровите оператори и шофьорите, както и проверява дали са изпълнени всички предварителни условия. В допълнение общината разглежда въвеждането на зона с нулеви емисии за такситата, наред с други мерки, с които могат да се подобрят качеството на въздуха и качеството на живот. Общините, които са подписали Рамковото споразумение, в консултация с KNV и местните таксиметрови оператори, са изготвили план за действие за въвеждането на зона с нулеви емисии за такситата. С изискванията, приложими за приемането на Указ относно движението по пътищата, също така се гарантира, че общините вземат решението за установяване на зона с нулеви емисии за такситата с дължимата грижа. С Проекта за експертен панел за сътрудничество в областта на градската логистика (SPES) се подпомагат общините при изготвянето на Укази относно движението и се предоставят образци на укази.

#### **2.2.4 Преходни разпоредби за такситата, регистрирани преди 2026 г.**

Таксиметровите оператори, които са инвестирани в превозно средство, работещо с изкопаеми горива, през последните години, следва да разполагат с още няколко години, за да преминат към вариант без емисии. Изискванията за достъп до зоните с нулеви емисии за такситата са, както следва:

- всички превозни средства, нови или употребявани, регистрирани като таксита след 1 януари 2026 г., трябва да бъдат без емисии, за да могат да се движат в зоната.
- такситата с клас на емисии 5, регистрирани преди 1 януари 2026 г., следва да имат достъп до зоната до 1 януари 2027 г.
- такситата с клас на емисии 6, регистрирани преди 1 януари 2026 г., следва да имат достъп до зоната до 1 януари 2029 г.<sup>16</sup>

Изискванията за достъп бяха изготвени в консултация със страните по Рамковото споразумение. Беше потърсен баланс между постигането на значителен принос за намаляване на емисиите от пътното движение, от една страна, и осъществимостта за таксиметровите оператори, от друга. Бяха взети предвид общите разходи за собственост, периодът на амортизация на такситата и наличието на таксита с нулеви емисии.

Изискванията за достъп се прилагат за всички зони с нулеви емисии за такситата, независимо от това кога дадена община въвежда такава зона.

#### **2.3 Освобождаване за такситата, достъпни за инвалидни колички**

Собствениците на таксита, достъпни за инвалидни колички, често все още не могат да изпълнят изискванията за достъп до зоните с нулеви емисии. Все още не са достатъчно налични таксита, достъпни за инвалидни колички, които да се предлагат на достъпна цена. Следователно такситата, достъпни за инвалидни колички, са освободени от декларацията за затваряне за зоните с нулеви емисии за такситата до 2030 г. Такситата, достъпни за инвалидни колички, се разпознават в регистъра на превозните средства по кода на каросерията SH, като обозначение със специално предназначение за такситата, достъпни за инвалидни колички, или по специалните кодове 70, 145, 146, 147 или 149. Изтичането на срока на действие

<sup>16</sup> Класът на емисии показва колко голямо замърсяване причинява превозното средство. В най-общи линии, колкото по-висок е класът на емисии, толкова по-малко замърсители се отделят.

на освобождаването следва да се преразгледа през 2028 г., за да се определи дали от 2030 г. нататък ще има налични позвоими модели с нулеви емисии.

#### **2.4 Хармонизирана политика за освобождаване**

В допълнение към собствениците на таксите, достъпни за инвалидни колички, вероятно ще има също така други таксиметрови оператори, които (все още) не могат да изпълнят изискванията за достъп до зоните с нулеви емисии. В някои случаи собствениците на тези таксите могат да подадат заявление за освобождаване да се движат в зоните с нулеви емисии. Не е желателно, ако операторите в различни общини се сблъскват с различни политики за освобождаване и различни процедури за подаване на заявление. Ето защо общините, които ще въведат зона с нулеви емисии за таксите, заедно с министерството на инфраструктурата и управлението на водите, постигат съгласие относно хармонизирана политика за освобождаване, която следва да се прилага съвместно от общините. Това се отнася например до ежедневните освобождавания за влизане в зона с нулеви емисии няколко пъти годишно. В допълнение се сключват споразумения за предоставянето на освобождавания за по-дълъг период, например, ако даден оператор е изправен пред несъстоятелност или ако даден оператор е закупил превозно средство без емисии, което все още не е доставено.

Разглежда се също така транспортът на целеви групи, възложеният транспорт например на ученици, възрастни хора и болни хора, който се извършва с помощта на таксите. Общините, които възнамеряват да въведат зона с нулеви емисии за таксите, възлагат или ще възлагат транспорта на целеви групи на база нулеви емисии. Следва обаче да има също така транспорт на целеви групи, работещ в зоните, който например е възложен от околните общини или от други страни. Някои от тези видове транспорт може (все още) да не изпълнява изискванията за достъп до зоните с нулеви емисии в резултат на действащи споразумения с техния клиент. Изготвен е инвентарен опис на тази група от името на Министерството на инфраструктурата и управлението на водите и общините, които следва да установят зона с нулеви емисии за таксите. Общините си сътрудничат и се консултират с индустрията, за да се разработят условията за получаване на освобождаване.

Предвижда се изключенията да бъдат оценени от Централното бюро за подаване на заявления за освобождаване от зони с нулеви емисии, което се установява като част от Програмата за изпълнение на градската логистика. Общините, които въвеждат зона с нулеви емисии за таксите, са посочили, че следва да делегират своите правомощия за освобождаване на Централното бюро. След това операторите могат да се обърнат към това бюро, за да подадат заявление за освобождаване за една или повече общини със зона с нулеви емисии. С това следва да се гарантират еднаквост във връзка с политиката за освобождаване, яснота и по-малка административна тежест за таксиметровите оператори и самите общини.

#### **2.5 Изпълнение, надзор и правоприлагане**

Контролът при влизане в зона с нулеви емисии се извършва от общината въз основа на регистрационния номер, обикновено с камери и автоматично разпознаване на регистрационните номера (ANPR) или чрез разполагането на специални разследващи служители. Нарушаването на декларацията за затваряне на зона с нулеви емисии може да доведе до налагането на глоба съгласно Закона за административното правоприлагане на правилата за движение по пътищата (Закон „Мълдър“). Министърът на правосъдието и сигурността насърчава включването на това нарушение в Закона „Мълдър“ като нарушение, което подлежи на глоба.

#### **2.6 Административна тежест и разходи за привеждане в съответствие**

Около 10 000 таксите се използват за потребителски таксиметров транспорт в Нидерландия<sup>17</sup>. Три четвърти от тях най-вероятно се движат (понякога) в рамките на общините, които планират да установят зона с нулеви емисии за такситата. Повече от 26 % от всички таксите вече са с нулеви емисии през септември 2024 г., а този процент дори е по-висок в общините, които планират да установят зона с нулеви емисии за такситата. По-голямата част от другите таксите са с клас на емисии 5 или 6. Собствениците на тези таксите следва да могат да се възползват от преходните разпоредби през следващите години. Ако така или иначе те е трябвало да инвестират в ново превозно средство (поради периода на амортизация на тяхното превозно средство), въвеждането на зони с нулеви емисии за такситата би ги насърчило да изберат превозно средство с нулеви емисии. С настоящия указ не се създават допълнителна административна тежест или разходи за привеждане съответствие за тази група.

Следва да има малка група от оператори, приблизителна оценка е между 500 и 700, за които това не се прилага. Ако искат да се движат в зона с нулеви емисии, те следва да инвестират предварително в превозно средство с нулеви емисии и по този начин да имат допълнителна административна тежест и разходи за привеждане в съответствие. Тези разходи се състоят в закупуването на ново превозно средство и всички разходи, които могат да възникнат, за да се регистрира това превозно средство като такси и да се предаде регистрационният номер на общината. Ако се приемат един час работа и почасово заплащане в размер на 47 EUR, общата административна тежест за тази група от оператори заедно е най-много 32 900 EUR (700 x 47 EUR) еднократно.

В допълнение към малката група от оператори, които инвестират предварително в превозно средство с нулеви емисии, има разходи, свързани с подаването на заявление за освобождаване за операторите, които отговарят на условията за допустимост. Броят на очакваните освобождавания и процедурата за подаване на заявление следва да бъдат допълнително оценени. Очаква се да има няколкостотин заявления за освобождаване годишно. Ако се приемат 300 заявления за освобождаване годишно, които отнемат средно по половин час, административната тежест е 7 050 EUR годишно.

---

<sup>17</sup> За такситата, използвани за транспорт на целеви групи, централното държавно управление и общините се стремят към транспорт на целеви групи без емисии до 2025 г. Възможно е все още да има транспорт на целеви групи, който все още не е без емисии и който работи в зоните с нулеви емисии за такситата. Общините, които ще установят зона с нулеви емисии за такситата, разработват условията за получаване на освобождаване за тази група.

### **3. Съдържанието на нов пътен знак за екологичните зони и зоните с нулеви емисии**

#### **3.1 Въвеждане и данни за новия пътен знак и свързаните допълнителни знаци**

Тази част от обяснителните бележки се отнася до адаптирането на пътните знаци, указващи екологична зона или зона с нулеви емисии.

Както екологичните зони, така и зоните с нулеви емисии са средство за постигане на целите в областта на климата и качеството на въздуха. За да може да се установи такава зона, се изисква пътен знак, с който да се указва зоната и да се посочва за кои превозни средства се прилага зоната. С настоящия указ се заменят предишните пътни знаци за екологични зони и зони с нулеви емисии с нов ориентиран към бъдещето пътен знак със съответните допълнителни знаци.

Причините за адаптиране на пътните знаци са три:

- Първо, създаденият преди това<sup>18</sup> пътен знак за зона с нулеви емисии (C22c) е специално предназначен за забраната търговски превозни средства и камиони. В резултат на появата на този знак не могат да се добавят други категории превозни средства. Това се превърна в проблем понастоящем, когато такситата, вж. раздел 2, също така могат да бъдат включени в зоните с нулеви емисии. За да може да се добавят такситата и, евентуално други превозни средства в бъдеще, вече е проектиран по-общ знак. Установеният преди това пътен знак за зоните с нулеви емисии беше на практика и от правна гледна точка неизползваем за категориите превозни средства, различни от търговските превозни средства и камионите, изобразени върху него.
- Друга причина за адаптиране на (допълнителните) знаци е фактът, че ако бъде установена зона с нулеви емисии за търговските превозни средства и камионите със старите знаци и екологична зона за дизеловите леки пътнически автомобили, различните (допълнителните) знаци ще бъдат в противоречие по отношение на търговските превозни средства. Чрез адаптиране на знаците могат да бъдат установени както зона с нулеви емисии за търговските превозни средства и камионите, така и екологична зона за дизеловите леки пътнически автомобили.
- И накрая, съвместното съществуване на два основни знака с различни допълнителни знаци би довело до объркано обозначаване и липса на яснота за ползвателя на пътищата.

Новият пътен знак следва да се използва за всички зони, свързани с емисиите, включени в RVV от 1990 г. С това се дава възможност за обозначаване както на екологична зона, така и на зона с нулеви емисии посредством свързаните допълнителни знаци. Пътният знак е ориентиран към бъдещето, така че без да се променя основният знак, в крайна сметка следва да бъде възможно да се установи зона с нулеви емисии и за други категории превозни средства<sup>19</sup>. С настоящия указ

<sup>18</sup> Указ от 29 октомври 2019 г. за изменение на Наредбата от 1990 г. за правилата за движение и пътните знаци, Указа относно административните разпоредби относно движението по пътищата и Наредбата за регистрационния номер във връзка с хармонизирането на екологичните зони (Бюлетин от 2019 г. за законите и указите, № 398).

<sup>19</sup> Установяването на зона с нулеви емисии за нови категории превозни средства е възможно само след изменение на текста и описанието на пътните знаци в RVV от 1990 г. С този нов, <sup>14</sup>

се дава възможност за добавяне на такситата към режима за достъп до зоните с нулеви емисии.

В допълнение, с настоящото изменение се отделя екологичната зона за дизеловите леки пътнически автомобили от търговските превозни средства, с което се дава възможност за поддържане на отделна екологична зона за леките пътнически автомобили или за установяване на такава в комбинация със зона с нулеви емисии за търговските превозни средства и камионите.

#### Автономни разработки

С изключение на такситата, новият пътен знак не засяга съществуващите режими за достъп или споразуменията относно тях<sup>20</sup>. До 2025 г. срокът на действие на редица допълнителни знаци вече ще е изтекъл<sup>21</sup>. Понастоящем, когато настоящият указ влезе в сила след тази дата, тези знаци не трябва да бъдат заменени с нови допълнителни знаци. Това са допълнителните знаци C22a1, C22a4, C22a6 и C22a8.

### **3.2 Схематично изложение**

Новият пътен знак се състои от основен знак, който е вариант на съществуващ знак за забрана (Сб: затворено за моторни превозни средства с повече от две колела). Това заменя съществуващите пътни знаци за екологични зони и зони с нулеви емисии с единен пътен знак с декларация за затваряне за превозните средства поради изисквания за емисии. Това е знак за забрана с изображението на лек автомобил и димни струи. Както при действащата система от екологични зони и зони с нулеви емисии, този пътен знак винаги е комбиниран с един или повече допълнителни знаци, показващи комбинации от категории превозни средства, класове на емисии и горива. Допълнителните знаци указват за кои категории превозни средства с кой клас на емисии се прилага зоната (режим за достъп).

*Нов пътен знак и допълнителни знаци, по-добре приведени в съответствие с BABW и RVV от 1990 г.*

Новият пътен знак и свързаните допълнителни знаци са по-добри от предишните знаци за екологични зони в съответствие със съществуващите правила за знаците и допълнителните знаци в BABW (член 8, параграф 2, буква б) и RVV от 1990 г. (член 67, параграф 1, буква б).

Допълнителните знаци указват за кои превозни средства се прилага декларацията за закриване. Това е в контраст с предишните знаци, които указваха кои превозни средства са разрешени. В новата система, допълнителните знаци винаги указват за кои превозни средства и при какви условия (кои класове на емисии) се прилага декларацията за затваряне. Цветовете на класовете на емисии, указани върху допълнителните знаци, са в съответствие със съществуващата система в RVV от 1990 г.

С настоящия указ следва да се премахне от 1 януари 2026 г. съществуващото обозначаване, както е установено за зоните с нулеви емисии и екологичните зони със свързаните допълнителни знаци, и следва да се прилага новият пътен знак

---

ориентиран към бъдещето проект са намалени както административната тежест, така и общинските разходи в сравнение с действащата система. С настоящия указ се дава възможност за въвеждане на зона с нулеви емисии за такситата.

<sup>20</sup> Указ от 29 юни 2023 г. за изменение на Наредбата от 1990 г. за правилата за движение и пътническите знаци във връзка с временните условия и преходните разпоредби за зоните с нулеви емисии (Указ с временен срок на действие относно зоните с нулеви емисии) (Бюлетин от 2023 г. за законите и указите, № 241).

<sup>21</sup> Вж. член 86г, параграф 2 (стар) и параграф 3 (стар) от RVV от 1990 г.

със свързаните допълнителни знаци, както е посочено в приложение 1 към член 1, част Д, параграф 2 от настоящия указ.

Настоящият указ влиза в сила на 1 януари 2026 г. Обозначаването е предмет на временна преходна мярка от 6 месеца за общините със съществуваща екологична зона. Общините, които към 1 януари 2026 г. вече разполагат с екологична зона за търговските превозни средства и камионите, трябва да са поставили новите (допълнителните) знаци и, ако е необходимо, да са приели нов Указ относно движението по пътищата до 1 юли 2026 г. По този начин общините разполагат с достатъчно време да поставят правилните знаци, без да имат различни знаци със същото значение по улиците за продължителен период.

### **3.3 Въздействие**

С въвеждането на новия пътен знак и свързаните допълнителни знаци за екологичните зони и зоните с нулеви емисии се решават три проблема. Първо, в крайна сметка следва да бъде възможно към обозначаването на зоните с нулеви емисии да се добавят нови категории превозни средства, като се започне с такситата. В допълнение следва да бъде възможно да се въведе екологична зона изключително за дизеловите леки пътнически автомобили в зоните, в които търговските превозни средства са обект на зона с нулеви емисии. И накрая, следва да бъде предотвратено объркване на пътните знаци с допълнителните знаци. За екологична зона и зона с нулеви емисии е достатъчен знак с един или повече допълнителни знаци.

### **3.4 Изпълнение, надзор и правоприлагане**

Новият пътен знак и свързаните допълнителни знаци влизат в сила от 1 януари 2026 г. След публикуването на указа следва да се предприемат информационни кампании за повишаване на осведомеността относно новото обозначаване. Собствениците на превозни средства следва да бъдат информирани на националните уебсайтове за екологичните зони и зоните с нулеви емисии ([www.milieuzones.nl](http://www.milieuzones.nl) и [www.opwegnaarzes.nl](http://www.opwegnaarzes.nl)) за екологичните зони и зоните с нулеви емисии, установени от общините, приложимите правила и свързаното обозначаване. Тези уебсайтове предоставят също така общ преглед на екологичните зони и зоните с нулеви емисии и комбинацията от новия основен знак с новите допълнителни знаци.

Комуникацията не следва да бъде само от страна на държавното управление. Отделните общини и промишлените сдружения следва да включат своите избирателни райони в новото обозначаване на екологичните зони и зоните с нулеви емисии, както и да ги информират за това.

### **3.5 Финансово въздействие**

Общините, които избера да въведат екологична зона или зона с нулеви емисии, могат да оценят финансовото въздействие и тяхната административна тежест, произтичаща от тази промяна. Степента на това въздействие зависи от конкретния процес на вземане на решения, но към момента се очаква тя да бъде с ограничено действие, тъй като общините, които желаят да въведат зона с нулеви емисии от 2025 г. нататък, при всички случаи ще трябва да инвестират във връзка със замяната и монтирането на знака за зоната с нулеви емисии. Общините, които поддържат само екологична зона, също така трябва да въведат ново обозначаване. Тъй като много от тях така или иначе затагват изискванията за достъп към този момент, новото обозначаване вече е част от планирането.

## **4. Разискване, насоки, консултации, предварителен контрол и уведомяване**

В хода на изготвянето на настоящия указ обозначаването беше разисквано с общините, Националната служба за обозначаване (NBd), Министерството на правосъдието и сигурността, Централната служба за обработка към прокуратурата (CVOM) и Rijkswaterstaat.

Също така бяха разгледани европейските разработки във връзка с хармонизирането на обозначаването за зоните с ограничен достъп за пътното движение. Това включва насоки относно използването на основен знак с лек автомобил *en face* с отработени газове (както е показано при настоящия основен знак) и, по-долу, превозните средства, за които се прилага основният знак (както е показано при настоящата система). Понастоящем тази система е в процес на разработване и все още не е окончателно установена. Въвеждането на нидерландските зони с нулеви емисии изпреварва разработването на европейските и международните разпоредби. Новият основен знак е подобен на този, използван във Фландрия за зона с ниски емисии.

В допълнение ефективността и разбираемостта на основния знак и различните допълнителни знаци бяха оценени чрез проучване сред потребителите, в което участниците бяха представителни за цялото население от ползватели на пътищата по нидерландските магистрали. Резултатите показват, че основният знак е силно свързан със замърсяването, откъдето става ясно, че по-малко превозни средства, причиняващи замърсяване и превозни средства с чисто гориво (електрическо и водородно) могат да се движат независимо от вида на допълнителния знак. Налице са също така индикации, че респондентите не могат правилно да тълкуват системата: например „3 и по-нисък“ или „4 и по-висок“ във връзка с класа на превозното средство, в което те се движат (дали е над клас или под клас 4 и/или дали е клас 3 или клас 4 по-чист или причиняващ по-голямо замърсяване?). За да се намали рискът от двусмислие, беше взето решение върху новите допълнителни знаци изрично да се посочват класовете на емисии, за които се прилага екологичната зона. Целта е да се предотврати ползвателите на пътищата да правят грешки по отношение на логиката кои класове на емисии са по-високи или по-ниски и кои класове на емисии са по-чисти или причиняващи по-голямо замърсяване.

При проучването сред потребителите се стига до заключението, че с предложените изменения на знака и подходяща информационна кампания ползвателите на пътищата могат да правят по-малко грешки, а разбираемостта и яснотата на новото обозначаване ще бъдат увеличени.

#### *4.1 Изпитване за малките и средните предприятия (МСП)*

На 31 януари 2023 г., като част от изпитването за МСП, бяха проведени разисквания с шест МСП относно намерението за въвеждане на зони с нулеви емисии за такситата. МСП извършват дейност на пазара на потребителския таксиметров транспорт и при транспорта на целеви групи в различни части на Нидерландия. Участниците в експертната комисия са положително настроени по отношение на указа. Те подкрепят основните амбиции за устойчивост и считат, че плановете са осъществими, но имат редица опасения.

Първото е, че такситата, достъпни за инвалидни колички, и такситата за превоз на лежачо болни пациенти следва да бъдат освободени, и че изтичането на срока на действие на това освобождаване през 2030 г. следва да бъде преразгледано своевременно, за да се определи дали са налични достатъчно позволимими таксите, достъпни за инвалидни колички, с нулеви емисии. Това ще бъде преразгледано през 2028 г., вж. раздел 2.3.

Второ опасение за участниците е, че трябва да има достатъчно инфраструктура за зареждане, включително така наречените „станции за бързо зареждане“, вероятно особено за такситата. Общините улесняват наличието на достатъчна инфраструктура за зареждане и координират това с мрежовия оператор и съответните участници на пазара, както също така е определено в Рамковото споразумение. Централното държавно управление също така си сътрудничи с тези участници в рамките на така наречената Национална програма за инфраструктура за зареждане (NAL). Нуждите от зареждане на такситата се вземат предвид в инвентарния опис на изискваната инфраструктура за зареждане в този контекст. С NAL се цели да се гарантира, че развитието на инфраструктурата за зареждане в Нидерландия съответства на растежа във връзка с всички видове електрически транспорт, като основната цел е да се предоставят достатъчно възможности за зареждане. В споразумението за сътрудничество за NAL са постигнати конкретни договорености в това отношение между централното държавно управление и регионите<sup>22</sup>.

За МСП е важно да се обърне специално внимание на транспорта на целеви групи. Според тях това служи като форма на обществен транспорт за хора, които не могат да използват редовен обществен транспорт. Движението без емисии не следва да бъде за сметка на услугата, предоставяна на тези хора, например, защото по време на пътуване ще се изисква зареждане. Важно е клиентите при транспорта на целеви групи (предимно общини) да обърнат внимание на това. В рамките на Споразумението и Административното споразумение относно транспорта на целеви групи с нулеви емисии, клиентите при транспорта на целеви групи се насърчават и подпомагат от централното държавно управление при възлагането на обществени поръчки за транспорт без емисии<sup>23</sup>.

В рамките на комисията за разискване за МСП беше допълнително разисквано, че, за да се намали административната тежест за МСП, е важно да има едно бюро, в което могат да се подават заявления за освобождаване, и всички общини със зона с нулеви емисии за такситата да прилагат една и съща политика за освобождаване. Участниците посочиха, че има таксите, които работят в цялата държава, и поради това следва да бъде възможно да се получи освобождаване за всички зони с нулеви емисии, което е валидно за по-дълъг период. Този принос на МСП следва да бъде взет предвид при разработването на политиката за освобождаване.

#### 4.2 Консултации в интернет

От 18 август до 15 септември 2023 г. бяха проведени консултации в интернет относно проекта на указ. Бяха получени общо 15 коментара. Предоставиха отговори четири лица, седем дружества или представители на дружества, както и четири общини. Като същевременно отговорите са като цяло положителни по отношение на възможността за общините да установят зона с нулеви емисии за такситата, участниците обръщат внимание на редица точки.

Три отговора показват, че изискванията за достъп, както е обяснено в раздел 2.2.4, се прилагат за всяка зона с нулеви емисии за такситата, независимо от това кога дадена община е установила зоната. Според една организация шапка това означава, че операторите могат да бъдат информирани малко преди въвеждането на зона, че техните таксите да нямат право да извършват дейност в зоната. Една община иска изискванията за достъп до дадена зона да зависят от момента на нейното установяване. Тази алтернатива не беше избрана. С единните изисквания за достъп за всички зони с нулеви емисии се предотвратява операторите да се

<sup>22</sup> Парламентарни документи II 2021/22, 31305, № 351; [www.agendalaadinfrastructuur.nl](http://www.agendalaadinfrastructuur.nl).

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

сблъскват с различни ситуации в различни зони с нулеви емисии. Единният преходен режим се основава на националния таксиметров парк и средния период на амортизация на такситата. Общините следва своевременно да комуникират и консултират с местния таксиметров сектор, ако желаят да установят зона с нулеви емисии. Ако е необходимо, общината може временно да предостави допълнителни освобождавания.

Една община задава въпроса защо в изискванията за достъп се посочва датата 1 януари 2025 г.<sup>24</sup> Това беше избрано в консултация с общините, представители на таксиметровия сектор и други заинтересовани страни, както и след проучване на наличието и разходите за собственост на такситата с нулеви емисии. Избраната дата съвпада с момента, от който общините могат да установят зона с нулеви емисии за такситата, което от своя страна съвпада с момента, когато може да бъде установена зона с нулеви емисии за търговските превозни средства и камионите.

Едно частно лице задава въпроса защо не са били избрани по-общии политики. Централното държавно управление избра първо да направи търговския транспорт по-екологичен в градовете, защото това е най-ефективното и икономически изгодното решение. Двама (представители на) таксиметрови дружества подчертават значението на достатъчна (бърза) инфраструктура за зареждане и основани на пазара цени за зареждане. Един от тях също така би искал да види „политика с широк обхват за освобождаване“ и една община също така направи два коментара относно политиката за освобождаване. Политиката за освобождаване се формулира заедно с общините и в консултация със сектора.

Като цяло, системата за предложения знак не се поставя под въпрос, но се изисква допълнително разясняване. В допълнение редица участници направиха предложения за прецизиране на формулировката и пътния знак със свързаните допълнителни знаци, както и за разясняване на обяснителните бележки. Много от тези предложения бяха приети.

Що се отнася до системата за използване на цветове и показване на класове на емисии върху пътния знак и свързаните допълнителни знаци, беше представен конкретен отговор от частно лице. Това предложение беше включено като съображение по-рано по време на етапа на изготвянето. Окончателният избор на системата беше направен въз основа на експертна оценка от участници като Националната служба за обозначаване, общините и полицията, както и потребителския тест. Потребителският тест показва, че допълнителният знак е полесен за тълкуване, ако са показани всички класове на емисии, за които няма достъп. Беше взето решение също така да се използват цветовете, които вече са определени за класовете на емисии в RVV от 1990 г. и са записани върху съществуващите допълнителни знаци. Изборът за промяна на системата на допълнителните знаци от „разрешено“ на „забранено“ беше направен в съответствие със съществуващата система в RVV от 1990 г. С това не се показват класовете на емисии, за които има достъп.

Бяха получени също така критични отговори във връзка с броя на знаците в комбинация с пътния знак за екологичните зони. Предложеният пътен знак обаче със свързаните допълнителни знаци точно замества пътните знаци както за зоните с нулеви емисии за градска логистика (C22c), така и за екологичните зони (C22a), за да се предотврати прекомерен брой на пътните знаци.

Отговорът на заинтересована група за изрично включване на мобилните машини и тракторите като разрешени категории превозни средства върху допълнителните знаци не води до промяна, тъй като мобилните машини и тракторите не са предмет на режима за зона с нулеви емисии. Това също така няма да е в този вид засега, поради което те не бяха добавени.

<sup>24</sup> Първоначално планът беше да се даде възможност за зони с нулеви емисии за такситата, считано от 1 януари 2025 г. Междувременно тази дата беше отложена за 1 януари 2026 г.

Една община иска гъвкавост по отношение на допълнителните знаци. За да направи възможно най-ясно за ползвателите на пътищата, е необходимо допълнителните знаци за екологичните зони и зоните с нулеви емисии да са едни и същи навсякъде.

В резултат на отговорите на общините за комбинирането на зони с часови прозорец, пешеходни зони и зони с нулеви емисии в единен пътен знак бяха проведени разисквания със съответните общини. Проблемът с комбинирането на знаци за зони с нулеви емисии и други видове площи не може да бъде решен чрез адаптиране на основните или допълнителните знаци за зоните с нулеви емисии. Допълнителният знак указва за кои превозни средства се прилага основният знак. Ограничаването на времето на допълнителния знак би означавало, че основният знак не се е прилагал извън тези часове. Общините обаче могат да установят зона с времеви прозорец в рамките на зона с нулеви емисии.

Отговорите във връзка със зоните с нулеви емисии за градска логистика и възможните освобождавания за някои категории превозни средства попадат извън обхвата на настоящия указ и не водят до промени във връзка с пътния знак.

#### *4.3 Тест на ATR (Консултативен съвет относно регулаторната тежест)*

На 14 септември 2023 г. Консултативният съвет издаде регулаторно становище относно проекта на решение. Съветът препоръчва указът да бъде представен, след като бъдат взети предвид редица становища.

Първо, Съветът препоръчва да се гарантира, че общините, които установяват зона с нулеви емисии за такситата, улесняват достатъчна инфраструктура за зареждане и капацитет на мрежата. С Рамковото споразумение са предвижда, че общините улесняват наличието на достатъчна инфраструктура за зареждане и се консултират с местните таксиметрови оператори, за да се определи дали са изпълнени предварителните условия за зона с нулеви емисии (включително достатъчна инфраструктура за зареждане). При изготвянето на Указа относно движението по пътищата, с помощта на който впоследствие общините установяват зона с нулеви емисии за такситата, те също така проверяват дали са изпълнени всички предварителни условия. Възможни са възражения и жалби срещу Указа относно движението по пътищата. В раздел 4.1 се обяснява какво правят централното държавно управление и общините, за да се гарантира достатъчна инфраструктура за зареждане и капацитет на мрежата.

Второ, Съветът препоръчва да се организира единен режим за достъп (включително освобождавания) заедно с общините. Начинът, по който това се прави, е описан в раздели 2.2.4 и 2.4.

Съветът също така препоръчва да се разгледат финансовите и данъчните разпоредби за таксиметровите оператори и споразуменията с общините във връзка с комуникацията по този въпрос. Операторите могат да използват схемата за инвестиционни премии в областта на околната среда (MIA), за да направят данъчно ефективни инвестиции в екологосъобразни бизнес активи. През 2024 г. MIA можеше да се използва за закупуването на електрическо такси или такси, задвижвано с водород, с девет места или за транспорт, достъпен за инвалидни колички. Всяка година бизнес активите, които отговарят на условията за допустимост за MIA, се определят повторно. Това зависи, наред с другото, от допълнителните разходи за екологосъобразен бизнес актив. Повече информация може да се намери на [www.rvo.nl/miavamil](http://www.rvo.nl/miavamil). Общините могат да предлагат допълнителни финансови улеснения на операторите и да комуникират по съответния начин.

И накрая, Съветът препоръчва да се попълнят (регулаторните) разходи за дружествата. Ако общините решат да установят зона с нулеви емисии за такситата, те следва да разяснят въздействието върху операторите в Указа

относно движението по пътищата и да го претеглят спрямо други интереси, вж. по-нататък раздел 2.6.

#### *4.4 Предварителен контрол*

На 1 декември 2023 г. проектът на указ беше представен на Сената и Камарата на представителите на генералните щати за предварителен контрол въз основа на член 26 от Закона за движението по пътищата. На 11 септември 2024 г. Камарата на представителите зададе въпроса до каква степен проектът на указ съответства на политическите намерения. На този въпрос беше предоставен отговор на 8 октомври 2024 г. След това този отговор беше включен в дневния ред на разискванията на комитета относно устойчивия транспорт на 17 октомври 2024 г. Отговорът не доведе до допълнителни отговори.

#### *4.5 Уведомяване [XX]*

Проектът на настоящия указ е представен на Европейската комисия на [XX] (нотификация XX) съгласно член 5, параграф 1 от Директива (ЕС) 2015/1535 на Европейския парламент и на Съвета от 9 септември 2015 г. установяваща процедура за предоставянето на информация в сферата на техническите регламенти и правила относно услугите на информационното общество (ОВ ЕС 2015 г., L 241).

Съгласно член 6, параграф 1 от горепосочената директива впоследствие беше спазен отлагателен период от 3 месеца, който приключи на [XX].

## **II. Обяснителни бележки по членове**

### **Член I (RVV от 1990 г.)**

Част А (член 86г от RVV от 1990 г.)

#### Подчасти 1 и 4

Предишният знак за екологична зона и знакът за зона с нулеви емисии бяха заменени с нов пътен знак, указващ екологична зона и/или зона с нулеви емисии с нова буквено-цифрова комбинация. С допълнителните знаци, изброени в приложение 1, се определят коя категория превозно средство и тип зона се прилагат. Възможна е комбинация от екологична зона и зона с нулеви емисии. Екологична зона, в зона с нулеви емисии, понастоящем може да бъде установена единствено за дизелови леки пътнически автомобили. В рамките на такава площ, за търговските превозни средства се прилага зона с нулеви емисии, а за дизеловите леки пътнически автомобили се прилага екологична зона. Във всички случаи, пътният знак C22e се комбинира с един или повече допълнителни знаци (C22e1—C22e10).

#### Подчаст 1

Понятието на нидерландски език „bussen“ се заменя с „autobussen“. Винаги се е имало предвид „autobussen“ и също така е определено в член 1 от RVV от 1990 г. Те следва също така да бъдат посочени в описанието на допълнителните знаци.

#### Подчаст 2

Влизането в сила на настоящия указ на 1 януари 2026 г. ще позволи срокът на действие на предишните параграфи 2 и 3 от член 86г да изтече, а останалите параграфи следва да бъдат преномерирани. Действително, в Указа от 29 октомври

2019 г.<sup>25</sup> вече е постановено, че първоначалните параграфи 2 и 3 ще престанат да се прилагат след 1 януари 2022 г. и 1 януари 2025 г., съответно.

#### Подчаст 3

В тази част на члена се посочва кой(и) допълнителен(и) знак(ци) може(гат) да бъде(ат) поставен(и). Комбинации с други допълнителни знаци не са възможни за екологичните зони и зоните с нулеви емисии. Допълнителните знаци C22e2, C22e4 и C22e5 имат ново значение. Другите допълнителни знаци (C22e1 и C22e6—C22e10) заменят съществуващите допълнителни знаци със същото значение.

С C22e2 се посочва, че такситата могат също така да бъдат добавени като категория превозни средства, за които се прилага зоната с нулеви емисии.

С допълнителните знаци C22e4 и C22e5 се позволява екологична зона, която се прилага само за дизеловите леки пътнически автомобили. В резултат на това, в зона с нулеви емисии за търговските превозни средства, може да се прилага също така екологична зона за дизеловите леки пътнически автомобили.

Другите нови допълнителни знаци заменят съществуващите допълнителни знаци и по този начин имат същото значение като по-ранната версия на знаците. Допълнителният знак C22e6 заменя стария знак C22a2, C22e7 заменя стария знак C22a3, C22e8 заменя стария знак C22a5, C22e9 заменя стария знак C22a7, и накрая, новият допълнителен знак C22e10 заменя стария знак C22a9.

Все още няма допълнителен знак C22e3. Този номер все още не се използва, така че в бъдеще да може да бъде добавен нов допълнителен знак с нова категория превозни средства, за която се прилага зоната с нулеви емисии.

#### Част Б (член 86д от RVV от 1990 г.)

##### Подчаст 1

С този член се регламентира кои категории превозни средства могат да бъдат включени в зона с нулеви емисии. Само търговските превозни средства, камионите и такситата с нулеви емисии могат да влизат в зона с нулеви емисии. С члена се гарантира, че новият пътен знак C22e, който се прилага също така за екологичните зони, може да се прилага също така за зоните с нулеви емисии. Адаптирането на текста и новият пътен знак с допълнителен знак следва да позволят добавянето на такситата към зоните с нулеви емисии. Както при екологичните зони, режимът за достъп до зона с нулеви емисии се посочва с пътен знак в комбинация с допълнителен знак. Допълнителният знак показва ясно за кое превозно средство се прилага екологичната зона или зоната с нулеви емисии. Разрешено е да се използват само допълнителните знаци, включени тук, в екологична зона или зона с нулеви емисии. Следователно, зона с нулеви емисии за такситата винаги трябва да бъде придружена от зона с нулеви емисии за търговските превозни средства и камионите. Вж. по-нататък обяснителните бележки в рамките на част Б, подчасти 1 и 4.

##### Подчаст 2

Допълнителните знаци C22e1 и C22e2 указват категорията превозни средства, за която се прилага зоната с нулеви емисии. Все още няма пътен знак C22e3, така че в бъдеще към зоната с нулеви емисии може да бъде добавен нов допълнителен знак с допълнителна категория превозни средства. Допълнителният знак C22e1 има същото значение като старият допълнителен знак C22c1. Новият

<sup>25</sup> Указ от 29 октомври 2019 г. за изменение на Наредбата от 1990 г. за правилата за движение и пътните знаци, Указа относно административните разпоредби относно движението по пътищата и Наредбата за регистрационния номер във връзка с хармонизирането на екологичните зони (Бюлетин от 2019 г. за законите и указите, № 398). 22

допълнителен знак C22e2 установява зона с нулеви емисии, която се прилага също така за такситата.

#### Подчаст 3

Като се добавят нови параграфи 8 и 9 се предвижда преходен период за някои таксите, които вече са регистрирани като таксите преди 1 януари 2026 г. и които все още не са без емисии. Това са такситата с клас на емисии 5, които запазват достъп до 31 декември 2026 г., и такситата с клас на емисии 6, които запазват достъп до зоната с нулеви емисии за такситата до 31 декември 2028 г. С освобождаването се гарантира, че вече регистрираните таксите могат да продължат да влизат в зоната с нулеви емисии в продължение на още няколко години. Освобождаването не е предназначено за такситата, които са регистрирани след влизането в сила на възможността за установяване на зони с нулеви емисии.

#### Част В

Тъй като съществуващите знаци за екологична зона и зона с нулеви емисии се заменят с нов пътен знак с нов номер, този член беше изменен.

#### Част Г

За да се даде време на пътния оператор да коригира пътните знаци, предишните пътни знаци остават валидни в продължение на още 6 месеца. Този ограничен преходен период беше избран, от една страна, за да не се натоварят общините с нови знаци, а, от друга страна, бързо да се предложи на гражданите и предприятията еднаквостта на новите пътни знаци.

#### Част Д

Старите пътни знаци за екологичните зони (C22a) и зоните с нулеви емисии (C22c) се заменят с нов пътен знак (C22e) със свързаните допълнителни знаци. Краят на екологична зона или зона с нулеви емисии се обозначава с новия пътен знак C22f.

### **Член II (BABW)**

#### Част А

(Член 8, параграф 4 от BABW)

Предишните пътни знаци C22a за екологичните зони и C22c за зоните с нулеви емисии се заменят с нов пътен знак C22e. Този нов знак, подобно на предишните знаци C22a и C22c, може да бъде поставен само с един или повече допълнителни знаци, както е посочено в членове 86г и 86д от RVV от 1990 г. Тъй като допълнителните знаци C22e4 и C22e5 могат да бъдат поставени само в комбинация с допълнителните знаци за зона с нулеви емисии, екологична зона за дизеловите леки пътнически автомобили може да бъде установена само в случай на зона с нулеви емисии за търговските превозни средства и камионите или такситата. При липса на зона с нулеви емисии остава възможността за установяване на екологична зона за дизеловите леки пътнически автомобили и търговските превозни средства.

#### ЧАСТ Б

(Член 9, параграф 1 от BABW)

С това изменение на член 9, параграф 1 от BABW, следва да бъде възможно за общините да поставят думата „зона“ над новия пътен знак C22e, както беше преди за знаци C22a и C22c, например, с обозначаване на въпросната площ.

### **Член III**

Настоящият указ влиза в сила на 1 януари 2026 г. Тази дата беше избрана в консултация с общините, представители на таксиметровия сектор и други заинтересовани страни, и след проучване на наличието и разходите за собственост на такситата с нулеви емисии. Датата на влизане в сила се вписва в системата за фиксирани дати за регулаторни промени. При тази дата се взема предвид минималният период на изпълнение от 3 месеца между публикуването и влизането в сила, който се прилага съгласно Кодекса за междуадминистративните отношения [Code Interbestuurlijke Verhoudingen] по отношение на разпоредбите, които са пряко свързани с местните и регионалните органи. Член I, буква Г) се отменя на 1 юли 2026 г.; Вж. обяснителните бележки към член I, буква Г).

ДЪРЖАВЕН СЕКРЕТАР ПО ВЪПРОСИТЕ НА ИНФРАСТРУКТУРАТА И УПРАВЛЕНИЕТО НА ВОДИТЕ,