

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

**DRAFT 19-12-24**

**Dekret af**

**Dekret om ændring af RVV 1990 (forskrift om færdselstavler) og BABW (færdselsdekret [administrative bestemmelser]) vedrørende udvidelse af nulemissionszoner til taxaer og indførelse af en ny færdselstavle og tilhørende supplerende tavler for miljøzoner og nulemissionszoner**

Efter indstilling fra statssekretæren for infrastruktur og vandforvaltning af 23. januar 2024, nr. lenW/BSK-, afdelingen for administrative og retlige anliggender, under henvisning til artikel 13, stk. 1, og artikel 14, stk. 1, i færdselsloven af 1994, efter udtalelse fra statsrådets rådgivende afdeling (udtalelse af, nr. ), under henvisning til den detaljerede rapport fra statssekretæren for infrastruktur og vandforvaltning, nr. lenW/BSK-, afdelingen for administrative og retlige anliggender;

godkendes og dekretes følgende:

**ARTIKEL I**

I forskriften om færdselsregler og færdselstavler af 1990 foretages følgende ændringer:

A

I artikel 86d foretages følgende ændringer:

1. Stk. 1 får nu følgende ordlyd:

Den lukkede erklæring i henhold til færdselstavle C22e i bilag 1 som følge af en miljøzone finder anvendelse på personbiler, erhvervskøretøjer, lastbiler eller busser med dieselmotor.

2. Stk. 2 og 3 udgår, og stk. 4 til 6 omnummereres til stk. 2 til 4.

3. Stk. 2 (nyt) har følgende ordlyd:

Under færdselstavle C22e skal de supplerende tavler, der er anført i bilag 1, navnlig tavlerne C22e4, C22e5, C22e6, C22e7, C22e8, C22e9 eller C22e10, placeres.

4. I stk. 4 (nyt) ændres "C22a" til "C22e".

## B

I artikel 86e foretages følgende ændringer:

1. Stk. 1 får nu følgende ordlyd:  
Den lukkede erklæring i henhold til færdselstavle C22e i bilag 1 som følge af en nulemissionszone finder anvendelse på erhvervskøretøjer og lastbiler eller taxaer med fritagelse af nulemissionskøretøjer.
2. Stk. 2 får nu følgende ordlyd:  
Under færdselstavle C22e anbringes de supplerende tavler C22e1 eller C22e2, der er opført i bilag 1.
3. I stk. 5, litra a), ændres "stk. 5" til "stk. 3".
4. I artiklen tilføjes to nye stykker med følgende ordlyd:
  8. Indtil den 31. december 2026 finder stk. 1 ikke anvendelse på taxaer i emissionsklasse 5, der er registreret som taxaer før den 1. januar 2026.
  9. Indtil den 31. december 2028 finder stk. 1 ikke anvendelse på taxaer i emissionsklasse 6, der er registreret som taxaer før den 1. januar 2026.

## C

I artikel 87 erstattes "C22a, C22c" med "C22e".

## D

Efter artikel 96a indsættes en ny artikel med følgende ordlyd:

### Artikel 96b

Færdselstavler, der er anbragt før ikrafttrædelsen af dekretet af X X 2025 om ændring af forskriften om færdselsregler og færdselstavler af 1990 og dekretet om administrative færdselsbestemmelser i forbindelse med udvidelsen af nulemissionszoner til taxaer og indførelsen af en ny færdselstavle og tilhørende supplerende tavler for miljøzoner og nulemissionszoner [Besluit nul-emissiezone taxi en nieuw verkeersbord milieuzone en nul-emissiezone] (Staatsblad 2025, XXX), som ikke er i overensstemmelse med denne forskrift, er i overensstemmelse med forskriften om færdselsregler og færdselstavler af 1990, som den forelå dagen før denne ændrings ikrafttræden.

## E

Bilag 1 ændres som følger:

1. Færdselstavlerne C22a til C22d og tilhørende beskrivelser udløber.
2. De tavler, beskrivelser og numre, der er anført i bilag 1 til denne forskrift, indsættes efter færdselstavle C22.

## **ARTIKEL II**

I dekretet om administrative færdselsbestemmelser (BABW) foretages følgende ændringer:

A

Artikel 8, stk. 4, har nu følgende ordlyd:

Færdselstavle C22e i bilag 1 til RVV 1990 skal ledsages af anbringelse af et eller flere supplerende tavler som omhandlet i artikel 86d og 86e i RVV 1990. Suppleringsstavlerne C22e4 og C22e5 kan kun anbringes i kombination med suppleringsstavlerne C22e1 eller C22e2.

B

I artikel 9, stk. 1, ændres "C6 til C22c" til "C6 til C22e".

## **ARTIKEL III**

Dette dekret træder i kraft den 1. januar 2026. Artikel I, litra D), udløber den 1. juli 2026.

Jeg beordrer herved dette dekret og de tilhørende forklarende bemærkninger offentliggjort i den officielle tidende.

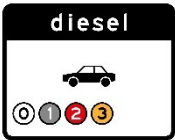
STATSSEKRETÆREN FOR INFRASTRUKTUR OG VANDFORVALTNING,

**Bilag 1 til artikel I, del E, underdel 2, i dekret om ændring af forskriften om færdselsregler og færdselstavler af 1990 og dekretet om administrative færdselsbestemmelser i forbindelse med udvidelse af nulemissionszoner til taxaer og indførelse af en ny færdselstavle for miljøzoner og nulemissionszoner**

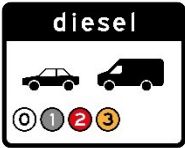
| Tavle                                                                             | Beskrivelse                                                                                                                            | C22e |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
|  | Lukket for personbiler, erhvervskøretøjer, lastbiler, busser eller taxaer på grund af emissionskrav (miljøzone eller nulemissionszone) |      |

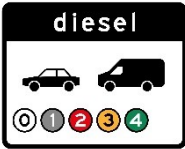
| Tavle                                                                             | Beskrivelse                                                      | C22e1                                                 |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
|  | Supplerende tavle for erhvervskøretøjer og nulemissionskøretøjer | C22e: nulemissionszone for lastbiler, tilgængelig for |

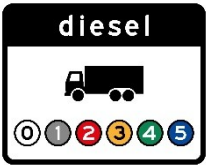
| Tavle                                                                               | Beskrivelse                                                                         | C22e2                                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
|  | Supplerende tavle til erhvervskøretøjer, lastbiler og taxaer, nulemissionskøretøjer | C22e: nulemissionszone for taxaer, tilgængelig for |

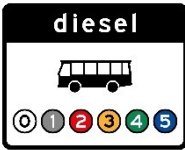
| Tavle                                                                               | Beskrivelse                                                                      | C22e4 |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|-------|
|  | Supplerende tavle for dieselpersonbiler, tilgængelig for emissionsklasse 4 til 6 |       |

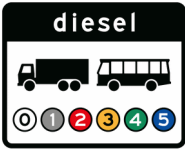
| Tavle                                                                               | Beskrivelse                                                                     | C22e5 |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|-------|
|  | Supplerende tavle for dieselpersonbiler, tilgængelig for emissionsklasse 5 og 6 |       |

|                                                                                   |                                                                                                                           |       |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Tavle                                                                             | Beskrivelse                                                                                                               | C22e6 |
|  | Supplerende tavle til C22e: miljøzone for dieselpersonbiler og erhvervskøretøjer, tilgængelig for emissionsklasse 4 til 6 |       |

|                                                                                   |                                                                                                                          |       |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Tavle                                                                             | Beskrivelse                                                                                                              | C22e7 |
|  | Supplerende tavle til C22e: miljøzone for dieselpersonbiler og erhvervskøretøjer, tilgængelig for emissionsklasse 5 og 6 |       |

|                                                                                     |                                                                                                    |       |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Tavle                                                                               | Beskrivelse                                                                                        | C22e8 |
|  | Supplerende tavle for C22e: miljøzone for lastbiler, tilgængelig for lastbiler i emissionsklasse 6 |       |

|                                                                                     |                                                                                              |       |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Tavle                                                                               | Beskrivelse                                                                                  | C22e9 |
|  | Supplerende tavle for C22e: miljøzone for busser, tilgængelig for busser i emissionsklasse 6 |       |

|                                                                                     |                                                                                                                        |        |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| Tavle                                                                               | Beskrivelse                                                                                                            | C22e10 |
|  | Supplerende tavle til C22e: miljøzone for lastbiler og busser, tilgængelig for lastbiler og busser i emissionsklasse 6 |        |

|       |             |      |   |
|-------|-------------|------|---|
| Tavle | Beskrivelse | C22f | 5 |
|-------|-------------|------|---|



Afslutning af lukket erklæring på grund af emissionskrav  
(miljøzone eller nulemissionszone)

## **FORKLARENDE BEMÆRKNINGER**

### **I. GENERELT**

#### **1. Indledning**

Dette dekret indfører to ændringer. Først og fremmest skal det være muligt for vejoperatøren at udvide anvendelsen af nulemissionszonen til taxaer. Det kræver også, at skiltningen ændres. Der er udformet en ny færdselstavle, som ikke blot skal gøre det muligt at etablere nulemissionszoner for taxaer, men som også skal fungere som en ny færdselstavle for både miljøzoner og (andre) nulemissionszoner. Sidstnævnte er den anden ændring til dette dekret. De eksisterende separate færdselstavler til miljøzoner og nulemissionszoner skal erstattes af en ny fremtidssikret færdselstavle med tilhørende nye supplerende tavler. De nye supplerende tavler gør det muligt for kommuner, der etablerer en nulemissionszone for erhvervskøretøjer, lastbiler og eventuelt taxaer, at bevare deres eksisterende miljøzone for dieselpersonbiler. Indførelsen af tavlerne giver ikke kommunerne nye muligheder for at etablere miljøzoner. Tilføjelsen af taxaer til nulemissionszoner forklares yderligere i afsnit 2 i dette kapitel. Den nye færdselstavle og de tilhørende supplerende tavler forklares yderligere i afsnit 3.

#### **2. Indholdet af nulemissionszoner for taxaer**

##### **2.1 Indførelse af nulemissionszoner for taxaer**

Dette dekret ændrer forskriften om færdselsregler og færdselstavler af 1990 (RVV 1990) for at give kommunerne mulighed for at etablere en nulemissionszone for taxaer lokalt. Med en nulemissionszone kan kommunerne forbyde forurenende køretøjer fra nogle af kommunens områder. Dette reducerer drivhusgasemissioner og såkaldte trafikemissioner såsom nitrogendioxid og partikler og bidrager dermed til luftkvaliteten. I 2019 fik kommunerne mulighed for at indføre en nulemissionszone for erhvervskøretøjer<sup>1</sup> og lastbiler senest i 2025<sup>2</sup>. Dette dekret giver kommunerne mulighed for at udvide deres nulemissionszone til taxaer ved hjælp af et trafikdekret.

Dekretet indeholder også bestemmelser om overgangsordninger og fritagelser.

##### **2.2 Oversigt**

###### **2.2.1 Indledende fase og problemstilling**

Den centrale regering har undertegnet aftalen om ren luft [Schone Lucht Akkoord]<sup>3</sup>. En væsentlig årsag til dårlig luftkvalitet er køretøjer, der kører på fossile brændstoffer. I den grønne pagt om nulemissionslogistik i byerne [Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek] blev det derfor i 2014 aftalt, at emissionsfri bylogistik skulle indføres fra 2025 og fremefter<sup>4</sup>. Dette reducerer emissionerne fra trafikken, forbedrer den luft, som folk indånder i byerne, og bidrager til at reducere drivhusgasemissionerne. I 2019 blev det i klimaaftalen [Klimaataakkoord] fastsat, at der skulle indføres nulemissionszoner i 30-40 kommuner for bylogistik (erhvervskøretøjer og lastbiler)<sup>5</sup>. Det dekret, der er nævnt i note 2, fastsætter ved lov nulemissionszonerne for erhvervskøretøjer og lastbiler. Ved dekret af 29. juni 2023 om ændring af forskriften om færdselsregler og færdselstavler af 1990 i forbindelse med de midlertidige betingelser og overgangsbestemmelser for

<sup>1</sup> I kapitel VB i RVV 1990 gælder der allerede en anden definition for erhvervskøretøjer. For så vidt angår kapitel VB og denne forklarende bemærkning er erhvervskøretøjer lette erhvervskøretøjer med en tilladt totalmasse på højst 3 500 kg.

<sup>2</sup> Dekret af 29. oktober 2019 om ændring af forskriften om færdselsregler og færdselstavler 1990, dekretet om administrative færdselsbestemmelser og forskriften om registreringsnummer i forbindelse med harmonisering af miljøzoner (Staatsblad 2019, 398).

<sup>3</sup> Parlamentsdokumenter II 2019/20, 30175, nr. 343.

<sup>4</sup> Parlamentsdokumenter II 2014/15, 33043, nr. 38.

<sup>5</sup> Parlamentsdokumenter II 2018/19, 32813, nr. 342.

nulemissionszoner (midlertidigt dekret om nulemissionszoner) blev reglerne for nulemissionszoner for disse køretøjer yderligere præciseret<sup>6</sup>.

Ud over erhvervskøretøjer og lastbiler bidrager taxaer, der kører på fossile brændstoffer, også til problemet med dårlig luftkvalitet i byområder. Dagsordenen for gennemførelse af bylogistik fastsatte derfor i 2021, at det ville blive undersøgt, om nulemissionszonerne også kunne finde anvendelse på taxaer<sup>7</sup>. Nulemissionszoner for erhvervskøretøjer, lastbiler og taxaer er et vigtigt mellemliggende skridt i retning af fuldstændig ren vejtrafik senest i 2050<sup>8</sup>.

Siden 2019 har der været høringer mellem kommuner, den centrale regering, repræsentanter for taxasektoren og andre offentlige og private parter om emissionsfri taxatransport. Dette førte til undertegnelsen af rammeaftalen om emissionsfri taxatransport (i det følgende benævnt: rammeaftale) i april 2022<sup>9,10</sup>. Med undertegnelsen af denne rammeaftale gav den centrale regering udtryk for, at den havde til hensigt at gøre det juridisk muligt at indføre nulemissionszoner for taxaer. Dette dekret er udviklingen heraf. Ud over hensigten om at lovfæste nulemissionszoner omfattede undertegnelsen af aftalerammen også aftaler om forpligtelsen og de nødvendige foranstaltninger til at opnå emissionsfri taxatransport. Kommunerne fremmer f.eks. tilgængeligheden af tilstrækkelig opladningsinfrastruktur, og parterne arbejder sammen om kommunikationsværktøjer for at informere taxaselskaber, chauffører og passagerer om indførelsen af nulemissionszoner for taxaer.

### **2.2.2 Valg af nulemissionszoner for taxaer**

Dette dekret giver kommunerne mulighed for at indføre nulemissionszoner for taxaer, som følge heraf kan alle køretøjer, der er registreret som taxaer efter den 31. december 2025, og som kører på fossile brændstoffer, udelukkes fra denne zone. Kun nulemissionstaxaer i emissionsklasse Z må stadig køre ind i zonerne. For køretøjer, der er registreret som taxaer før 2026, skal der være overgangsordninger (jf. afsnit 2.2.4).

Beslutningen om at give kommunerne mulighed for at forbyde taxaer, der er registreret pr. 1. januar 2026, blev truffet i samråd med kommuner, repræsentanter for taxasektoren og andre relevante parter. Det er vigtigt, at det er muligt for operatørerne at skifte til nulemissionstaxatransport. De samlede omkostninger ved ejerskab (køb og brug) af taxakøretøjer er derfor blevet sammenlignet, og for de fleste modeller er de samlede omkostninger ved ejerskab af en nulemissionsmodel allerede lavere end for en sammenlignelig model, der kører på fossile brændstoffer. De samlede omkostninger ved ejerskab af nulemissionskøretøjer forventes at falde endnu mere i fremtiden. Ud over ejeromkostningerne blev den gennemsnitlige afskrivningsperiode for taxaer og tilgængeligheden af nulemissionsmodeller taget i betragtning i beslutningen om at give kommunerne mulighed for at forbyde taxaer, der er registreret fra den 1. januar 2026.

Nulemissionszoner er et relativt enkelt middel for kommunerne til at reducere trafikemissioner, forbedre luftkvaliteten og reducere støjforureningen for at øge livskvaliteten i deres kommune. Zonerne er relativt nemme for kommunerne at håndhæve baseret på nummerplader, f.eks. med kameraer og automatisk nummerpladegenkendelse; ANPR). Ud over kommunerne har de øvrige parter i aftalerammen også givet udtryk for, at de foretrækker nulemissionszoner for at tilskynde til nulemissionstaxatransport.

<sup>6</sup> Dekret af 29. juni 2023 om ændring af forskriften om færdselsregler og færdselstavler 1990 i forbindelse med de midlertidige betingelser og overgangsbestemmelser for nulemissionszoner (midlertidigt dekret om nulemissionszoner) (Staatsblad 2023, 241).

<sup>7</sup> Parlamentsdokumenter II 2020/21, 31209, nr. 226.

<sup>8</sup> Parlamentsdokumenter II 2018/19, 32813, nr. 342.

<sup>9</sup> Parlamentsdokumenter II 2022/23, 30175, nr. 420.

<sup>10</sup> Aftalerammen blev undertegnet af den kongelige nederlandske transport (KNV), Uber, Bolt, SchipholTaxi, ElaadNL, Leaseplan, den nederlandske sammenslutning for bæredygtig energi (NVDE), kommunerne Amsterdam, Haag, Eindhoven, Rotterdam, Tilburg og ministeriet for infrastruktur og vandforvaltning.



Nulemissionszonerne for taxaer er på linje med dem, der gælder for erhvervskøretøjer og lastbiler. Kun kommuner med en nulemissionszone for erhvervskøretøjer og lastbiler kan etablere en nulemissionszone for taxaer, og nulemissionszonen for taxaer i en kommune er geografisk den samme som for erhvervskøretøjer og lastbiler. Dette bidrager til politisk klarhed og sikrer, at der kan anvendes samme midler til håndhævelse, fritagelser og kommunikation som for erhvervskøretøjer og lastbiler.

En anden grund til at vælge nulemissionszoner er, at de gælder for *alle* taxaer. Der skelnes ikke mellem taxaer, der prajes (prajet af passagerer på en taxaholdeplads eller på gaden) og taxaer, der bestilles (bestilt pr. telefon eller via en app).

### **2.2.3 Nulemissionszoners indvirkning på taxaer**

Der er mere end 35 000 taxaer i Nederlandene, hovedsagelig i byområder.<sup>11</sup> Taxaer kører ca. tre gange flere kilometer om året end almindelige personbiler, og mere end 60 % af taxaerne kører på diesel<sup>12</sup>. En stigende procentdel af taxaer er nulemissionstaxaer<sup>13</sup>. Indførelsen af nulemissionszoner for taxaer kan yderligere fremskynde omstillingen til nulemissionstaxatransport. Hvis der indføres en nulemissionszone i det område, hvor taxaoperatører opererer, kan dette tilskynde dem til at vælge et nulemissionskøretøj (tidligere).

Nulemissionszoner for taxaer har en positiv indvirkning på mennesker, dyr og planter i de områder, hvor taxaer kører. Zonerne reducerer antallet af taxaer, der kører på fossile brændstoffer, hvilket fører til en reduktion af trafikemissioner, forbedret luftkvalitet, reduceret støjforurening og dermed forbedret livskvalitet i byområder. Nulemissionszoner bidrager også til at reducere drivhusgasemissioner. Det præcise bidrag fra nulemissionszoner for taxaer til disse mål afhænger af antallet af kommuner, der vælger at indføre en sådan zone, zonernes størrelse og de lokale trafikforhold. Ved undertegnelsen af rammeaftalen gav kommunerne Amsterdam, Haag, Eindhoven, Rotterdam og Tilburg udtryk for, at de havde til hensigt at indføre en zone. Haarlemmermeer kommune er nu blevet medlem. Det betyder, at en stor del af taxamarkedet er dækket<sup>14</sup>. Flere kommuner kan følge efter.

Hvis kommunerne indfører en nulemissionszone for taxaer, skal dette have betydning for taxaoperatører, der kører i zonen. Operatører, der stadig kører en taxa, der kører på fossile brændstoffer, skal investere i en nulemissionsmodel, hvis de ønsker at fortsætte med at køre i zonen. Overgangsordningerne er så tæt som muligt på operatørernes naturlige investeringstidspunkter (jf. afsnit 2.2.4). For de fleste modeller er omkostningerne ved at eje en nulemissionstaxa allerede lavere end for en sammenlignelig model, der kører på fossile brændstoffer. Købsomkostningerne kan i nogle tilfælde være højere, men operatørerne vil dække disse omkostninger igen<sup>15</sup>.

Taxaoperatører, der kører i zonerne, men (endnu) ikke kan opfylde adgangskravene, kan ansøge om fritagelse i visse tilfælde. Ved at gennemføre en harmoniseret fritagelsespolitik og oprette et centralt kontor for fritagelsesansøgninger forsøger kommunerne at holde den lovgivningsmæssige og administrative byrde for operatørerne på et lavt niveau (jf. afsnit 2.4).

For kommuner, der indfører en nulemissionszone for taxaer, betyder det, at de skal håndhæve den (jf. afsnit 2.5). Kommunerne skal også udvikle en fritagelsespolitik. De

<sup>11</sup> En fjerdedel til en tredjedel af taxaerne anvendes til forbrugertaxatransport, mens de øvrige taxaer anvendes til såkaldt målgruppetransport: indkøbt transport af f.eks. elever, ældre og syge.

<sup>12</sup> Kilder: Nederlandenes statistikkontor (CBS) og den nederlandske køretøjsmyndighed (RDW).

<sup>13</sup> I september 2024 var mere end 26 % af det samlede antal taxaer emissionsfrie, sammenlignet med 16 % halvandet år tidligere. Mere end halvdelen af de nyindkøbte køretøjer, der er registreret som taxaer i de første måneder af 2024, er nulemissionskøretøjer. Kilde: RDW.

<sup>14</sup> Det nøjagtige antal taxaer, der kører i hver kommune, kendes ikke. En analyse fra CBS viser, at de fleste taxakilometer køres i Amsterdam, og at næsten halvdelen af alle taxakilometer køres i Noord-Holland, Zuid-Holland og Noord-Brabant tilsammen.

<sup>15</sup> Inden for målgruppetransport er det kontraktaftalerne, der fastsætter tidspunktet for investeringen, og hvornår købsomkostningerne dækkes.

kommuner, der har til hensigt at indføre en nulemissionszone for taxaer, har meddelt, at de ønsker at delegere deres fritagelseskompetence til det centrale kontor for fritagelser fra nulemissionszoner [Centraal Loket ontheffingen nul-emissiezones], som er ved at blive oprettet inden for rammerne af dagsordenen for gennemførelse af bylogistik (jf. afsnit 2.4).

Kommunerne kan frit beslutte, om de ønsker at indføre en nulemissionszone for taxaer. Oprettelsen af en zone sker derefter ved et trafikdekret. I dette dekret underbygger en kommune effektiviteten og proportionaliteten af en zone, vurderer indvirkningen på beboere, taxaoperatører og chauffører og undersøger, om alle forudsætninger er opfyldt. Desuden overvejer kommunen at indføre en nulemissionszone for taxaer i forhold til andre foranstaltninger, der kan forbedre luftkvaliteten og livskvaliteten. De kommuner, der har undertegnet aftalerammen, har i samråd med KNV og lokale taxaoperatører udarbejdet en handlingsplan for indførelse af en nulemissionszone for taxaer. De krav, der gælder for vedtagelsen af et trafikdekret, sikrer også, at kommunerne træffer beslutning om at oprette en nulemissionszone for taxaer med den fornødne omhu. Projektet om ekspertpuljesamarbejde for bylogistik (SPES) støtter kommunerne i udarbejdelsen af trafikdekreter og tilvejebringer modeldekreter.

#### **2.2.4 Overgangsordninger for taxaer, der er registreret inden 2026**

Taxaoperatører, der har investeret i et køretøj, der kører på fossile brændstoffer i de senere år, skal have et par år mere til at skifte til en emissionsfri variant. Adgangskravene for nulemissionszonerne for taxaer er som følger:

- Alle nye eller brugte køretøjer, der er registreret som taxaer fra den 1. januar 2026, skal være emissionsfrie for at kunne køre i zonen.
- Taxaer i emissionsklasse 5, der er registreret inden den 1. januar 2026, har adgang til zonen indtil den 1. januar 2027.
- Taxaer i emissionsklasse 6, der er registreret inden den 1. januar 2026, skal have adgang til zonen indtil den 1. januar 2029<sup>16</sup>.

Adgangskravene blev udarbejdet i samråd med parterne i rammeaftalen. Der blev søgt en balance mellem på den ene side at opnå et væsentligt bidrag til at reducere trafikemissionerne og på den anden side gennemførligheden for taxaoperatørerne. De samlede omkostninger ved ejerskab, afskrivningsperiode for taxaer og tilgængelighed af nulemissionstaxaer blev taget i betragtning.

Adgangskravene gælder for alle nulemissionszoner for taxaer, uanset hvornår en kommune indfører en sådan zone.

#### **2.3 Fritagelse for taxaer med kørestolsadgang**

Ejere af taxaer med kørestolsadgang er ofte endnu ikke i stand til at opfylde adgangskravene i nulemissionszonerne. Nulemissionstaxaer med kørestolsadgang til en overkommelig pris er endnu ikke tilstrækkeligt tilgængelige. Taxaer med kørestolsadgang er derfor fritaget fra den lukkede erklæring for nulemissionszoner for taxaer indtil 2030. Taxaer med kørestolsadgang identificeres i køretøjsregistret ved karrosserikoden SH, som en særlig betegnelse for taxaer med kørestolsadgang, eller ved specialkoderne 70, 145, 146, 147 eller 149. Fritagelsens udløb tages op til revision i 2028 for at afgøre, om der vil være tilstrækkelige økonomisk overkommelige nulemissionsmodeller til rådighed fra 2030 og fremefter.

#### **2.4 Harmoniseret fritagelsespolitik**

Ud over ejere af taxaer med kørestolsadgang vil der sandsynligvis også være andre taxaoperatører, der (endnu) ikke kan opfylde adgangskravene i nulemissionszonerne. I visse tilfælde kan ejerne af disse taxaer ansøge om fritagelse til at køre i nulemissionszonerne. Det er ikke ønskeligt, hvis operatører i forskellige kommuner står

<sup>16</sup> Emissionsklassen angiver, hvor forurenende et køretøj er. Groft sagt, jo højere emissionsklassen er, jo færre forurenende stoffer udledes.

over for forskellige fritagelsespolitikker og forskellige ansøgningsprocedurer. Derfor er de kommuner, der skal indføre en nulemissionszone for taxaer, sammen med ministeriet for infrastruktur og vandforvaltning enige om en harmoniseret fritagelsespolitik, der skal gennemføres i fællesskab af kommunerne. Dette vedrører f.eks. daglige fritagelser for at komme ind i en nulemissionszone et antal gange om året. Desuden indgås der aftaler om indrømmelse af fritagelser for en længere periode, f.eks. hvis en operatør står over for konkurs, eller hvis en operatør har købt et emissionsfrit køretøj, der endnu ikke er leveret.

Målgruppetransport, indkøbt transport af f.eks. elever, ældre og syge, som udføres af taxaer, tages også i betragtning. Kommuner, der har til hensigt at indføre en nulemissionszone for taxaer, indkøber eller vil indkøbe deres målgruppetransport på nulemissionsbasis. Der skal dog også være målgruppetransport i de zoner, der f.eks. indkøbes af omkringliggende kommuner eller af andre parter. En del af denne transport opfylder muligvis (endnu) ikke adgangskravene i nulemissionszonerne på grund af igangværende aftaler med deres kunde. Der er udarbejdet en fortegnelse over denne gruppe på vegne af ministeriet for infrastruktur og vandforvaltning og de kommuner, der skal etablere en nulemissionszone for taxaer. Kommunerne samarbejder og fører samråd med branchen om at udvikle betingelserne for at opnå fritagelse.

Det er hensigten, at fritagelserne skal vurderes ved det centrale kontor for fritagelser fra nulemissionszoner, der er ved at blive oprettet som led i dagsordenen for gennemførelse af bylogistik. De kommuner, der indfører en nulemissionszone for taxaer, har tilkendegivet, at de vil delegerer deres fritagelseskompetence til det centrale kontor. Operatører kan derefter gå til dette kontor for at ansøge om en fritagelse for en eller flere kommuner med en nulemissionszone. Dette skal sikre ensartethed i fritagelsespolitikken, klarhed og en lavere administrativ byrde for taxaoperatørerne og kommunerne selv.

## **2.5 Gennemførelse, tilsyn og håndhævelse**

Kontrol ved indkørsel til en nulemissionszone foretages af kommunen på grundlag af nummerpladen, normalt med kameraer og automatisk nummerpladegenkendelse (ANPR) eller ved indsættelse af særlige efterforskere. Overtrædelse af den lukkede erklæring for en nulemissionszone kan føre til pålæggelse af en bøde i henhold til lov om administrativ håndhævelse af færdselsregler (Mulder-loven). Justits- og sikkerhedsministeren skal fremme medtagelsen af denne lovovertrædelse i Mulder-loven som en bødebelt handling.

## **2.6 Administrativ byrde og overholdelsesomkostninger**

Der anvendes ca. 10 000 taxaer til forbrugertaxatransport i Nederlandene<sup>17</sup>. Tre fjerdedele af dem kører sandsynligvis (til tider) inden for de kommuner, der planlægger at etablere en nulemissionszone for taxaer. Mere end 26 % af alle taxaer var allerede nulemissionstaxaer i september 2024, og denne procentdel er endnu højere i de kommuner, der planlægger at etablere en nulemissionszone for taxaer. Langt de fleste andre taxaer hører under emissionsklasse 5 eller 6. Ejere af disse taxaer skal kunne gøre brug af overgangsordningerne i de kommende år. Hvis de alligevel skulle investere i et nyt køretøj (på grund af afskrivningsperioden for deres køretøj), ville indførelsen af nulemissionszoner for taxaer tilskynde dem til at vælge et nulemissionskøretøj. Dette dekret skaber ingen yderligere administrative byrder eller overholdelsesomkostninger for denne gruppe.

Der vil være en lille gruppe operatører, et groft skøn er på mellem 500 og 700, som dette ikke gælder for. Hvis de ønsker at køre i en nulemissionszone, skal de investere i et nulemissionskøretøj på forhånd og har dermed yderligere administrative byrder og

<sup>17</sup> For de taxaer, der anvendes til målgruppetransport, sigter staten og kommunerne mod emissionsfri målgruppetransport senest i 2025. Der kan stadig være målgruppetransport, der endnu ikke er emissionsfri, og som kører i nulemissionszonerne for taxaer. De kommuner, der skal etablere en nulemissionszone for taxaer, er ved at udarbejde betingelserne for at opnå en fritagelse for denne gruppe.

overholdelsesomkostninger. Disse omkostninger består af køb af et nyt køretøj og eventuelle omkostninger, der skal afholdes for at indregistrere dette køretøj som taxa og videregive registreringsnummeret til kommunen. For en times arbejde og en timeløn på 47 EUR udgør den samlede administrative byrde for denne gruppe af operatører tilsammen højst 32 900 EUR (700 x 47 EUR) på engangsbasis.

Ud over den lille gruppe af operatører, der investerer i et nulemissionskøretøj på forhånd, er der omkostninger forbundet med at ansøge om en fritagelse for operatører, der er kvalificerede. Antallet af forventede fritagelser og ansøgningsproceduren skal vurderes yderligere. Det forventes, at der vil være nogle få hundrede fritagelsesansøgninger om året. For 300 fritagelsesansøgninger om året, hvilket i gennemsnit tager en halv time hver, er den administrative byrde 7 050 EUR om året.

### **3. Indholdet af en ny færdselstavle for miljøzoner og nulemissionszoner**

#### **3.1 Indledning og baggrund for den nye færdselstavle og tilhørende supplerende tavler**

Denne del af de forklarende bemærkninger vedrører tilpasning af færdselstavler, der angiver en miljøzone eller en nulemissionszone.

Både miljøzoner og nulemissionszoner er et middel til at nå klima- og luftkvalitetsmålene. For at kunne etablere en sådan zone kræves en færdselstavle, der angiver zonen og specificerer, hvilke køretøjer zonen gælder for. Dette dekret erstatter de tidligere færdselstavler for miljø- og nulemissionszoner med en ny fremtidssikret færdselstavle med tilhørende supplerende tavler.

Der er tre grunde til at tilpasse færdselstavlerne:

- For det første er den tidligere etablerede<sup>18</sup> færdselstavle for en nulemissionszone (C22c) specielt udformet til at forbyde erhvervskøretøjer og lastbiler. På grund af denne tavles udseende kan der ikke tilføjes andre køretøjsklasser. Dette er blevet et problem nu, hvor taxaer, jf. afsnit 2, også kan indgå i

<sup>18</sup> Dekret af 29. oktober 2019 om ændring af forskriften om færdselsregler og færdselstavler 1990, dekretet om administrative færdselsbestemmelser og forskriften om registreringsnummer i forbindelse med harmonisering af miljøzoner (Staatsblad 2019, 398).

nulemissionszonerne. For at kunne tilføje taxaer og muligvis andre køretøjer i fremtiden, er der nu udformet en mere generel tavle. Den tidligere etablerede færdselstavle for nulemissionszoner var praktisk og juridisk uanvendeligt for andre køretøjsklasser end de erhvervskøretøjer og lastbiler, der er afbildet på det.

- En anden grund til at tilpasse de (supplerende) tavler er, at hvis der skulle etableres en nulemissionszone for erhvervskøretøjer og lastbiler med de gamle tavler og en miljøzone for dieselpersonbiler, ville de forskellige (supplerende) tavler være modstridende med hensyn til erhvervskøretøjer. Ved at tilpasse tavlerne kan der etableres både en nulemissionszone for erhvervskøretøjer og lastbiler og en miljøzone for dieselpersonbiler.
- Endelig ville sameksistensen af to hovedtavler med forskellige supplerende tavler føre til et virvar af skiltning og manglende klarhed for trafikanten.

Den nye færdselstavle skal anvendes for alle emissionsrelaterede zoner, der er omfattet af RVV 1990. Dette gør det muligt at angive både en miljøzone og en nulemissionszone ved hjælp af de tilhørende supplerende tavler. Færdselstavlen er fremtidssikret, således at det uden at ændre hovedtavlen i sidste ende også vil være muligt at etablere en nulemissionszone for andre køretøjsklasser<sup>19</sup>. Dette dekret gør det muligt at tilføje taxaer til adgangsordningen til nulemissionszoner.

Desuden afkobler dette ændringsforslag miljøzonen for dieselpersonbiler fra erhvervskøretøjer, hvilket gør det muligt at opretholde en særskilt miljøzone for personbiler eller at oprette en i kombination med en nulemissionszone for erhvervskøretøjer og lastbiler.

#### Selvstændig udvikling

Med undtagelse af taxaer påvirker den nye færdselstavle ikke de eksisterende adgangsordninger eller aftalerne herom<sup>20</sup>. I 2025 vil en række supplerende tavler allerede være udløbet<sup>21</sup>. Nu, hvor dette dekret træder i kraft efter denne dato, er det ikke nødvendigt at erstatte disse tavler med nye supplerende tavler. Disse er de supplerende tavler C22a1, C22a4, C22a6 og C22a8.

### **3.2 Oversigt**

Den nye færdselstavle består af en hovedtavle, der er en variation af en eksisterende forbudstavle (C6: lukket for motorkøretøjer med mere end to hjul). Dette erstatter de eksisterende færdselstavler for miljøzoner og nulemissionszoner med en enkelt færdselstavle med en lukket erklæring for køretøjer på grund af emissionskrav. Dette er en forbudstavle med billedet af en bil og røgfaner. Som i det nuværende system med miljøzoner og nulemissionszoner kombineres denne færdselstavle altid med et eller flere supplerende tavler, der viser kombinationer af køretøjsklasser, emissionsklasser og brændstoffer. De supplerende tavler angiver, for hvilke køretøjsklasser og i hvilken emissionsklasse zonen gælder (adgangsordning).

*Ny færdselstavle og supplerende tavler bedre tilpasset BABW og RVV 1990.*

---

<sup>19</sup> Det er først muligt at oprette en nulemissionszone for nye køretøjsklasser efter at have ændret teksten og beskrivelsen af færdselstavler i RVV 1990. Med denne nye fremtidssikrede udformning reduceres både den administrative byrde og de kommunale omkostninger i forhold til det nuværende system. Dette dekret gør det muligt at indføre en nulemissionszone for taxaer.

<sup>20</sup> Dekret af 29. juni 2023 om ændring af forskriften om færdselsregler og færdselstavler 1990 i forbindelse med de midlertidige betingelser og overgangsbestemmelser for nulemissionszoner (midlertidigt dekret om nulemissionszoner) (Staatsblad 2023, 241).

<sup>21</sup> Se artikel 86d, stk. 2 (gammelt) og stk. 3 (gammelt) i RVV 1990.

Den nye færdselstavle og tilhørende supplerende tavler er bedre end de tidligere tavler for miljøzoner i overensstemmelse med de eksisterende regler for tavler og supplerende tavler i BABW (artikel 8, stk. 2, litra b)) og RVV 1990 (artikel 67, stk. 1, litra b)).

De supplerende tavler angiver, hvilke køretøjer den lukkede erklæring gælder for. Dette står i kontrast til de tidligere tavler, der angav, hvilke køretøjer der var tilladt. I det nye system angiver de supplerende tavler altid, for hvilke køretøjer og under hvilke betingelser (hvilken emissionsklasse) den lukkede erklæring gælder. Farverne på de emissionsklasser, der er angivet på de supplerende tavler, er i overensstemmelse med det eksisterende system i RVV 1990.

Med dette dekret fjernes den eksisterende skiltning som fastsat for nulemissionszonerne og miljøzonerne med tilhørende supplerende tavler fra den 1. januar 2026, og den nye færdselstavle med tilhørende supplerende tavler som fastsat i bilag 1 til artikel I, del E, stk. 2, i dette dekret finder anvendelse.

Dette dekret træder i kraft den 1. januar 2026. Skiltningen er omfattet af en midlertidig overgangsforanstaltning på 6 måneder for kommuner med en eksisterende miljøzone. Kommuner, der allerede har en miljøzone for erhvervskøretøjer og lastbiler den 1. januar 2026, skal have anbragt de nye (supplerende) tavler og om nødvendigt have vedtaget et nyt trafikdekret senest den 1. juli 2026. På denne måde har kommunerne tilstrækkelig tid til at placere de korrekte tavler uden at have forskellige tavler med samme betydning på gaderne i en længere periode.

### **3.3 Virkning**

Indførelsen af den nye færdselstavle og tilhørende supplerende tavler til miljøzoner og nulemissionszoner løser tre problemer. For det første skal det i sidste ende være muligt at tilføje nye køretøjsklasser, begyndende med taxaer, til skiltningen af nulemissionszoner. Desuden skal det være muligt at indføre en miljøzone udelukkende for dieselpersonbiler i områder, hvor erhvervskøretøjer er omfattet af en nulemissionszone. Endelig skal et virvar af færdselstavler med supplerende tavler forhindres. For en miljøzone og en nulemissionszone er en tavle med et eller flere supplerende tavler tilstrækkeligt.

### **3.4 Gennemførelse, tilsyn og håndhævelse**

Den nye færdselstavle og de tilhørende supplerende tavler træder i kraft den 1. januar 2026. Fra offentliggørelsen af dekretet iværksættes der oplysningskampagner for at øge bevidstheden om den nye skiltning. Køretøjssejerne informeres på de nationale websteder for miljø- og nulemissionszoner ([www.milieuzones.nl](http://www.milieuzones.nl) og [www.opwegnaarzes.nl](http://www.opwegnaarzes.nl)) om de miljø- og nulemissionszoner, der er oprettet af kommunerne, de gældende regler og den tilhørende skiltning. Disse websteder skal også give et overblik over miljø- og nulemissionszonerne og kombinationen af den nye hovedtavle med de nye supplerende tavler.

Kommunikationen skal ikke kun komme fra den nationale regering. De enkelte kommuner og erhvervssammenslutninger skal inddrage deres egne medlemmer i den nye skiltning af miljøzoner og nulemissionszoner og informere dem herom.

### **3.5 Finansiell virkning**

Kommuner, der vælger at indføre en miljøzone eller en nulemissionszone, kan anslå den finansielle virkning og deres administrative byrde som følge af denne ændring. Omfanget af denne virkning afhænger af den konkrete beslutningsproces, men indtil videre skønnes den at være begrænset, da kommuner, der ønsker at indføre en nulemissionszone fra 2025 og fremefter, under alle omstændigheder vil skulle investere i

udskiftning og installation af tavlen til nulemissionszonen. Kommuner, der kun opretholder en miljøzone, skal også indføre ny skiltning. Da mange af dem alligevel strammer adgangskravene på det tidspunkt, er ny skiltning allerede en del af planlægningen.

#### **4. Drøftelse, rådgivning, høring, forudgående undersøgelse og notifikation**

I tiden op til dette dekret blev skiltningen drøftet med kommunerne, den nationale vejvisningsservice (NBd), justits- og sikkerhedsministeriet, anklagemyndighedens centrale behandlingskontor (CVOM) og Rijkswaterstaat.

Den europæiske udvikling med hensyn til harmonisering af skiltning i områder med begrænset trafikadgang blev også overvejet. Dette omfatter rådgivning om brugen af en hovedtavle med en bil *en face* med udstødningsgasser (som vist i denne hovedtavle) og nedenfor de køretøjer, som hovedtavlen gælder for (som vist i det nuværende system). Dette system er i øjeblikket under udvikling og er endnu ikke endeligt etableret. Indførelsen af de nederlandske nulemissionszoner er forud for udviklingen af europæiske og internationale regler. Den nye hovedtavle ligner den, der anvendes i Flandern til en lavemissionszone.

Desuden blev hovedtavlens og de forskellige supplerende tavlers effektivitet og forståelighed vurderet ved hjælp af en brugerundersøgelse, hvor deltagerne var repræsentative for hele befolkningen af trafikanter på nederlandske motorveje. Resultaterne viser, at hovedtavlen er stærkt forbundet med forurening, hvor det er klart, at mindre forurenende køretøjer og køretøjer med rent brændstof (elektrisk og brint) har lov til at køre ind uanset typen af supplerende tavle. Der er også tegn på, at respondenterne ikke kan fortolke systemet med f.eks. "3 og derunder" eller "4 og derover" korrekt i forhold til den køretøjsklasse, de kører i (er klasse 3 over eller under klasse 4 og/eller er klasse 3 eller klasse 4 renere eller mere forurenende?). For at mindske risikoen for tvetydighed blev det besluttet udtrykkeligt at vise de emissionsklasser, som miljøzonen gælder for, på de nye supplerende tavler. Dette skal forhindre, at trafikanterne begår fejl med hensyn til logikken bag, hvilke emissionsklasser der er højere eller lavere, og hvilke emissionsklasser der er renere eller mere forurenende.

Brugerundersøgelsen konkluderer, at med de foreslåede ændringer af tavlen og en passende oplysningskampagne kan trafikanterne begå færre fejl, og den nye skiltnings forståelighed og klarhed vil blive øget.

##### **4.1 SMV-test**

Den 31. januar 2023 blev der som led i SMV-testen afholdt drøftelser med seks SMV'er om hensigten om at indføre nulemissionszoner for taxaer. SMV'erne er aktive på markedet for forbrugstaxaer og inden for målgruppetransport i forskellige dele af Nederlandene. Deltagerne i paneldiskussionen er positivt stemte over for dekretet. De tilslutter sig de underliggende bæredygtighedsambitioner og er af den opfattelse, at planerne er gennemførlige, men har en række betænkeligheder.

Den første er, at kørestolstaxaer og taxaer til liggende patienttransport skal fritages, og at udløbet af denne fritagelse i 2030 skal revideres i tide for at afgøre, om der er tilstrækkelige prismæssigt overkommelige nulemissionskørestolstaxaer til rådighed. Dette skal tages op til revision i 2028, jf. afsnit 2.3.

En anden bekymring for deltagerne er, at der skal være tilstrækkelig opladningsinfrastruktur, herunder såkaldte hurtigladdestationer, muligvis især for taxaer. Kommunerne fremmer tilgængeligheden af tilstrækkelig opladningsinfrastruktur og koordinerer dette med netoperatøren og relevante markedsdeltagere, som det også ~~af~~<sup>af</sup>

fastsat i aftalerammen. Staten samarbejder også med disse parter inden for rammerne af den såkaldte nationale dagsorden for opladningsinfrastruktur (NAL). Taxaers opladningsbehov tages i betragtning i opgørelsen over den krævede opladningsinfrastruktur i denne forbindelse. NAL har til formål at sikre, at udviklingen af opladningsinfrastruktur i Nederlandene er i overensstemmelse med væksten i alle typer elektrisk transport, med det primære mål at tilvejebringe tilstrækkelige opladningsmuligheder. I NAL-samarbejdsaftalen er der indgået konkrete aftaler mellem den centrale regering og regionerne herom<sup>22</sup>.

Det er vigtigt for SMV'erne, at der lægges stor vægt på målgruppetransport. Ifølge dem tjener dette som en form for offentlig transport for personer, der ikke kan bruge almindelig offentlig transport. Emissionsfri kørsel bør ikke ske på bekostning af den service, der ydes til disse personer, f.eks. fordi der vil være behov for opladning under kørslen. Det er vigtigt, at kunder i målgruppetransporten (hovedsagelig kommuner) er opmærksomme på dette. Inden for rammerne af aftalen og den administrative aftale om nulemissionsmålgruppetransport tilskyndes og bistås kunder inden for målgruppetransport af den centrale regering i forbindelse med indkøb af emissionsfri transport<sup>23</sup>.

Under SMV-paneldiskussionen blev det yderligere drøftet, at det for at mindske den administrative byrde for SMV'er er vigtigt, at der er ét kontor, hvor der kan ansøges om fritagelser, og at alle kommuner med en nulemissionszone for taxaer anvender den samme fritagelsespolitik. Deltagerne påpegede, at der findes taxaer, der kører i hele landet, og at det derfor bør være muligt at opnå en fritagelse for alle nulemissionszoner, der er gyldig i en længere periode. Dette input fra SMV'er skal tages i betragtning ved udviklingen af fritagelsespolitikken.

#### 4.2 Internethøring

En internethøring om udkastet til dekret fandt sted fra den 18. august til den 15. september 2023. Der blev modtaget 15 svar i alt. Fire personer svarede, syv virksomheder eller repræsentanter for virksomheder, og fire kommuner. Mens svarene generelt er positivt stemte over for kommunernes mulighed for at etablere en nulemissionszone for taxaer, henleder parterne opmærksomheden på en række punkter.

Tre svar tyder på, at adgangskravene, som forklaret i afsnit 2.2.4, gælder for hver nulemissionszone for taxaer, uanset hvornår en kommune etablerer zonen. Ifølge en paraplyorganisation betyder dette, at operatørerne kort før indførelsen af en zone kan blive informeret om, at deres taxa ikke har tilladelse til at operere inden for zonen. En kommune anmoder om, at adgangskravene for en zone afhænger af tidspunktet for dens oprettelse. Dette alternativ blev ikke valgt. Ensartede adgangskrav for alle nulemissionszoner forhindrer operatører i at stå over for forskellige situationer i forskellige nulemissionszoner. Den ensartede overgangsordning er baseret på den nationale taxaflåde og den gennemsnitlige afskrivningsperiode for taxaer. Kommunerne skal kommunikere og føre samråd med den lokale taxabranche i god tid, hvis de ønsker at etablere en nulemissionszone. Om nødvendigt kan en kommune midlertidigt indrømme yderligere fritagelser.

En kommune spørger, hvorfor adgangskravene angiver datoen den 1. januar 2025.<sup>24</sup> Dette blev valgt i samråd med kommuner, repræsentanter for taxasektoren og andre relevante parter og efter at have undersøgt tilgængeligheden af og omkostningerne ved ejerskab af nulemissionstaxaer. Den valgte dato falder sammen med det tidspunkt, fra hvilket kommunerne kan etablere en nulemissionszone for taxaer, hvilket igen falder

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

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

<sup>24</sup> Oprindeligt var planen at muliggøre nulemissionszoner for taxaer fra den 1. januar 2025. I mellemtiden er denne dato blevet udsat til 1. januar 2026.



sammen med det tidspunkt, fra hvilket der kan etableres en nulemissionszone for erhvervskøretøjer og lastbiler.

En privatperson spørger, hvorfor der ikke blev valgt flere generiske politikker. Staten har valgt at gøre kommerciel transport grønnere i byerne først, fordi det er det mest effektive og omkostningseffektive. To (repræsentanter for) taxaselskaber understreger betydningen af tilstrækkelig (hurtig) opladningsinfrastruktur og markedsbaserede opladningstakster. En af dem ønskede også en "bred fritagelsespolitik", og en kommune fremsatte også to bemærkninger til fritagelsespolitikken. Fritagelsespolitikken udformes i samarbejde med kommunerne og fører samråd med branchen.

Generelt sættes der ikke spørgsmålstejn ved systemet for den foreslåede tavle, men der anmodes om yderligere præcisering. Desuden fremsatte en række parter forslag om at præcisere ordlyden og færdselstavlen med tilhørende supplerende tavler og om at præcisere de forklarende bemærkninger. Mange af disse forslag er blevet vedtaget.

Hvad angår systemet med anvendelse af farver og visning af emissionsklasser på færdselstavlen og de tilhørende supplerende tavler, har en privatperson indgivet et specifikt svar. Dette forslag blev medtaget som en overvejelse tidligere i forberedelsesfasen. Det endelige valg af systemet blev truffet på grundlag af ekspertvurderinger fra parter som den nationale vejvisningsservice, kommuner og politiet samt brugertesten. Brugertesten viste, at den supplerende tavle er lettere at fortolke, hvis alle emissionsklasser, der ikke har adgang, vises. Det blev også besluttet at anvende de farver, der allerede var tildelt emissionsklasser i RVV 1990 og registreret på eksisterende supplerende tavler. Valget om at ændre systemet med supplerende tavler fra "tilladt" til "forbudt" blev truffet i overensstemmelse med det eksisterende system i RVV 1990. Dette viser ikke de emissionsklasser, der har adgang.

Der blev også modtaget kritiske svar vedrørende antallet af tavler i kombination med færdselstavlen for miljøzonerne. Den foreslåede færdselstavle med de tilhørende supplerende tavler erstatter imidlertid netop færdselstavlerne for både nulemissionszoner for bylogistik (C22c) og miljøzoner (C22a) for at forhindre et uforholdsmæssigt stort antal færdselstavler.

En interessegruppes svar om udtrykkeligt at medtage mobile maskiner og traktorer som tilladte køretøjsklasser på de supplerende tavler fører ikke til en ændring, da mobile maskiner og traktorer ikke er omfattet af nulemissionszoneordningen. Dette vil heller ikke være tilfældet på nuværende tidspunkt, hvorfor de ikke er blevet tilføjet.

En kommune anmoder om fleksibilitet med hensyn til de supplerende tavler. For at gøre det så klart som muligt for trafikanterne er det nødvendigt, at de supplerende tavler til miljøzoner og nulemissionszoner er de samme overalt.

Som følge af kommunernes svar om at kombinere zoner med tidsfrist, fodgængerzoner og nulemissionszoner i en enkelt færdselstavle blev der afholdt drøftelser med de berørte kommuner. Problemet med at kombinere tavler til nulemissionszoner og andre typer områder kan ikke løses ved at tilpasse hovedtavlerne eller de supplerende tavler til nulemissionszonerne. Den supplerende tavle angiver, hvilke køretøjer hovedtavlen gælder for. Begrænsning af tidspunktet for den supplerende tavle ville betyde, at hovedtavlen ikke fandt anvendelse uden for disse tidspunkter. Kommunerne kan dog etablere et område med tidsfrist inden for en nulemissionszone.

Svarene på nulemissionszonerne for bylogistik og mulige fritagelser for visse køretøjsklasser falder uden for dette dekrets anvendelsesområde og fører ikke til ændringer af færdselstavlen.

#### *4.3 ATR-test (det rådgivende udvalg for reguleringsmæssige byrder)*

Den 14. september 2023 afgav det rådgivende kollegium en reguleringsmæssig udtalelse om udkastet til beslutning. Udvalget anbefaler, at dekretet indgives, efter at der er taget hensyn til en række rådgivningspunkter.

For det første anbefaler udvalget, at det sikres, at kommuner, der etablerer en nulemissionszone for taxaer, fremmer tilstrækkelig opladningsinfrastruktur og netkapacitet. Rammeaftalen fastsætter, at kommunerne letter tilgængeligheden af tilstrækkelig opladningsinfrastruktur, og at de fører samråd med lokale taxaoperatører for at afgøre, om forudsætningerne for en nulemissionszone (herunder tilstrækkelig opladningsinfrastruktur) er opfyldt. I forbindelse med trafikdekretet, hvorved kommunerne efterfølgende etablerer en nulemissionszone for taxaer, kontrollerer de også, om alle forudsætninger er opfyldt. Indsigelser og klager er mulige mod et trafikdekret. I afsnit 4.1 forklares det, hvad staten og kommunerne gør for at sikre tilstrækkelig opladningsinfrastruktur og netkapacitet.

For det andet anbefaler udvalget, at der tilrettelægges en fælles ensartet adgangsordning (herunder fritagelser) sammen med kommunerne. Hvordan dette gøres, er beskrevet i afsnit 2.2.4 og 2.4.

Udvalget anbefaler endvidere, at der ses nærmere på de finansielle og skattemæssige bestemmelser for taxaoperatører og aftaler med kommuner om kommunikation herom. Operatører kan anvende ordningen for miljøinvesteringsgodtgørelse (MIA) til at foretage skatteeffektive investeringer i miljøvenlige virksomhedsaktiver. I 2024 kan MIA anvendes til køb af en elektrisk eller brintdrevet taxa med ni sæder eller til kørestolstransport. Hvert år omdefinieres de virksomhedsaktiver, der kan komme i betragtning til MIA. Dette afhænger bl.a. af de ekstra omkostninger ved et miljøvenligt virksomhedsaktiv. Yderligere oplysninger kan findes på [www.rvo.nl/miavamil](http://www.rvo.nl/miavamil). Kommunerne kan tilbyde operatørerne yderligere finansielle faciliteter og skal give meddelelse herom.

Endelig anbefaler udvalget at færdiggøre de regulerende omkostninger/omkostningerne for virksomhederne. Hvis kommunerne beslutter at etablere en nulemissionszone for taxaer, skal de præcisere indvirkningen på operatørerne i trafikdekretet og afveje dette mod andre interesser, jf. nærmere afsnit 2.6.

#### *4.4 Forudgående undersøgelse*

Den 1. december 2023 blev udkastet til dekret forelagt det nederlandske Førstekammer og Andetkammer til forudgående undersøgelse på grundlag af færdselslovens artikel 2b. Den 11. september 2024 spurgte Andetkammeret, i hvilket omfang udkastet til dekret er i overensstemmelse med de politiske hensigter. Dette spørgsmål blev besvaret den 8. oktober 2024. Dette svar blev derefter sat på dagsordenen for udvalgets debat om bæredygtig transport den 17. oktober 2024. Svaret førte ikke til yderligere svar.

#### *4.5 Notifikation [XX]*

Udkastet til dette dekret blev forelagt Europa-Kommissionen den [XX] (notifikationsnummer XX) i henhold til artikel 5, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 af 9. september 2015 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (EUT 2015, L 241).

I medfør af artikel 6, stk. 1, i førnævnte direktiv er der herefter overholdt en status quo-periode på tre måneder med afslutning den [XX].

## **II. Forklarende bemærkninger til hver enkelt artikel**

### **Artikel I (RVV 1990)**

Del A (artikel 86d i RVV 1990)

Underdele 1 og 4

Den tidligere tavle for en miljøzone og tavlen for en nulemissionszone er blevet erstattet af en nyt færdselstavle, der angiver en miljøzone og/eller nulemissionszone med en ny alfanumerisk kombination. De supplerende tavler, der er anført i bilag 1, bestemmer

hvilken køretøjsklasse og type zone der finder anvendelse. En kombination af en miljøzone og en nulemissionszone er mulig. Der kan nu også etableres en miljøzone i et område med en nulemissionszone udelukkende for dieselpersonbiler. I et sådant område gælder en nulemissionszone for erhvervskøretøjer, og en miljøzone gælder for dieselpersonbiler. I alle tilfælde kombineres færdselstavlen C22e med et eller flere supplerende tavler (C22e1 til C22e10).

#### Underdel 1

Det nederlandske udtryk "bussen" ændres til "autobussen". Udtrykket "Autobussen" har altid været anvendt og er også defineret i artikel 1 i RVV 1990. De skal også nævnes i beskrivelsen af de supplerende tavler.

#### Underdel 2

Ikrafttrædelsen af dette dekret den 1. januar 2026 medfører, at de tidligere stk. 2 og 3 i artikel 86d udløber, og de øvrige stykker omnummereres. Dekretet af 29. oktober 2019<sup>25</sup> anførte allerede, at de oprindelige stk. 2 og 3 ville ophøre med at finde anvendelse efter henholdsvis den 1. januar 2022 og den 1. januar 2025.

#### Underdel 3

Denne del af artiklen angiver, hvilke supplerende tavler der kan anbringes. Kombinationer med andre supplerende tavler er ikke mulige for miljøzoner og nulemissionszoner. De supplerende tavler C22e2, C22e4 og C22e5 har en ny betydning. De øvrige supplerende tavler (C22e1 og C22e6 til C22e10) erstatter eksisterende supplerende tavler med samme betydning.

C22e2 angiver, at taxaer også kan tilføjes som en køretøjsklasse, som nulemissionszonen gælder for.

De supplerende tavler C22e4 og C22e5 giver mulighed for en miljøzone, der kun gælder for dieselpersonbiler. Som følge heraf kan der i et område med en nulemissionszone for erhvervskøretøjer også gælde en miljøzone for dieselpersonbiler.

De øvrige nye supplerende tavler erstatter de eksisterende supplerende tavler og har således samme betydning som den tidligere version af tavlerne. Den supplerende tavle C22e6 erstatter den gamle tavle C22a2, C22e7 erstatter den gamle tavle C22a3, C22e8 erstatter den gamle tavle C22a5, C22e9 erstatter den gamle tavle C22a7, og endelig erstatter den nye supplerende tavle C22e10 den gamle tavle C22a9.

Der er endnu ikke nogen supplerende tavle C22e3. Dette nummer anvendes endnu ikke, således at der i fremtiden kan tilføjes en ny supplerende tavle med en ny køretøjsklasse, som nulemissionszonen gælder for.

#### Del B (artikel 86e i RVV 1990)

#### Underdel 1

Denne artikel regulerer, hvilke køretøjsklasser der kan medtages i en nulemissionszone. Kun erhvervskøretøjer, lastbiler og taxaer med nulemission må køre ind i en nulemissionszone. Artiklen sikrer, at den nye færdselstavle C22e, som også finder anvendelse på miljøzoner, også kan finde anvendelse på nulemissionszoner. Tilpasningen af teksten og den nye færdselstavle med supplerende tavle skal gøre det muligt at tilføje taxaer til nulemissionszoner. Som med miljøzoner er adgangsordningen for en nulemissionszone angivet med en færdselstavle i kombination med en supplerende tavle. Den supplerende tavle gør det klart, hvilket køretøj miljøzonen eller nulemissionszonen gælder for. Det er kun tilladt at anvende de supplerende tavler, der

<sup>25</sup> Dekret af 29. oktober 2019 om ændring af forskriften om færdselsregler og færdselstavler af 1990, dekretet om administrative færdselsbestemmelser og forskriften om registreringsnummer i forbindelse med harmonisering af miljøzoner (Staatsblad 2019, 398).

er medtaget her i en miljøzone eller nulemissionszone. En nulemissionszone for taxaer skal derfor altid ledsages af en nulemissionszone for erhvervskøretøjer og lastbiler. Se endvidere de forklarende bemærkninger til del B, underdele 1 og 4.

#### Underdel 2

De supplerende tavler C22e1 og C22e2 angiver den køretøjsklasse, som nulemissionszonen gælder for. Der er endnu ikke nogen færdselstavle C22e3, så en ny supplerende tavle med en ekstra køretøjsklasse kan tilføjes til nulemissionszonen i fremtiden. Den supplerende tavle C22e1 har samme betydning som den gamle supplerende tavle C22c1. Den nye supplerende tavle C22e2 etablerer en nulemissionszone, der også gælder for taxaer.

#### Underdel 3

Ved at tilføje de nye stk. 8 og 9 er der en overgangsperiode for visse taxaer, der allerede er registreret som taxaer før den 1. januar 2026, og som endnu ikke er emissionsfrie. Der er tale om taxaer i emissionsklasse 5, som bevarer adgangen indtil 31. december 2026, og taxaer i emissionsklasse 6, som bevarer adgangen til nulemissionszonen for taxaer indtil 31. december 2028. Fritagelsen sikrer, at allerede registrerede taxaer fortsat kan køre ind i nulemissionszonen i nogle år endnu. Fritagelsen er ikke beregnet til taxaer, der registreres efter ikrafttrædelsen af muligheden for at oprette nulemissionszoner.

#### Del C

Da de eksisterende tavler for en miljøzone og en nulemissionszone erstattes af en ny færdselstavle med et nyt nummer, er denne artikel blevet ændret.

#### Del D

For at give vejoperatøren tid til at justere færdselstavlerne forbliver de tidligere færdselstavler gyldige i yderligere 6 måneder. Denne begrænsede overgangsperiode blev valgt for på den ene side ikke at overvælde kommunerne med nye tavler, men på den anden side hurtigt at give borgere og virksomheder ensartethed i de nye færdselstavler.

#### Del E

De gamle færdselstavler for miljøzoner (C22a) og nulemissionszoner (C22c) erstattes af en ny færdselstavle (C22e) med tilhørende supplerende tavler. Slutningen af en miljøzone eller nulemissionszone er angivet med den nye færdselstavle C22f.

### **Artikel II (BABW)**

#### Del A

(Artikel 8, stk. 4, i BABW)

De tidligere færdselstavler C22a for miljøzoner og C22c for nulemissionszoner erstattes af en ny færdselstavle C22e. Denne nye tavle kan ligesom de tidligere tavler C22a og C22c kun anbringes sammen med et eller flere supplerende tavler som omhandlet i artikel 86d og 86e i RVV 1990. Da de supplerende tavler C22e4 og C22e5 kun kan placeres i kombination med de supplerende tavler for en nulemissionszone, kan der kun etableres en miljøzone for dieselpersonbiler i tilfælde af en nulemissionszone for erhvervskøretøjer og lastbiler eller taxaer. I mangel af en nulemissionszone er der stadig mulighed for at oprette en miljøzone for dieselpersonbiler og erhvervskøretøjer.

Del B

(Artikel 9, stk. 1, i BABW)

Med denne ændring af artikel 9, stk. 1, i BABW skal det være muligt for kommunerne at placere ordet "zone" over den nye færdselstavle C22e, som det tidligere var tilfældet for tavlerne C22a og C22c, med f.eks. en angivelse af det pågældende område.

### **Artikel III**

Dette dekret træder i kraft den 1. januar 2026. Denne dato blev valgt i samråd med kommuner, repræsentanter for taxasektoren og andre relevante parter og efter at have undersøgt tilgængeligheden af og omkostningerne ved ejerskab af nulemissionstaxaer. Ikrafttrædelsesdatoen passer ind i systemet med faste lovgivningsmæssige ændringsdatoer. Denne dato tager hensyn til den minimumsgennemførelsesperiode på 3 måneder mellem offentliggørelsen og ikrafttrædelsen, der gælder i henhold til loven om interadministrative forhold [Code Interbestuurlijke Verhoudingen] for bestemmelser, der er direkte relevante for lokale og regionale myndigheder. Artikel I, litra D), ophæves den 1. juli 2026. Se de forklarende bemærkninger til artikel I, litra D).

STATSSEKRETÆREN FOR INFRASTRUKTUR OG VANDFORVALTNING,