

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

PROJET 19-12-24

Décret

Décret modifiant le RVV [Règlement sur la signalisation routière] de 1990 et le BABW [Décret sur la circulation routière (dispositions administratives)] concernant l'extension des zones à émissions nulles aux taxis, et l'introduction d'un nouveau panneau de signalisation et des panneaux secondaires correspondants pour les zones environnementales et les zones à émissions nulles

Sur recommandation du secrétaire d'État à l'infrastructure et à la gestion de l'eau du 23 janvier 2024, n° lenW/BSK-, Département des affaires administratives et juridiques; Vu l'article 13, paragraphe 1, et l'article 14, paragraphe 1, de la loi de 1994 sur la circulation routière [Wegenverkeerswet]; Entendu la section consultative du conseil d'État (recommandation du, n°); Vu le rapport détaillé du secrétaire d'État à l'infrastructure et à la gestion de l'eau, n° lenW/BSK-, Département des affaires administratives et juridiques;

Approuvons et décrétons ce qui suit :

ARTICLE I

Le Règlement sur les règles de circulation et la signalisation routière 1990 est modifié comme suit :

A

L'article 86d est modifié comme suit:

1. Le paragraphe 1 est désormais libellé comme suit:

La déclaration de fermeture conformément au panneau routier C22e de l'annexe 1 en raison d'une zone environnementale s'applique aux voitures particulières, aux véhicules utilitaires, aux camions ou aux autobus équipés d'un moteur diesel.

2. Les paragraphes 2 et 3 sont supprimés, les paragraphes 4 à 6 étant renumérotés en paragraphes 2 à 4.

3. Le paragraphe 2 est (désormais) libellé comme suit:
Sous le panneau routier C22e, les panneaux supplémentaires énumérés à l'annexe 1, C22e4, C22e5, C22e6, C22e7, C22e8, C22e9 ou C22e10, doivent être placés.
4. Au paragraphe 4 (nouveau), «C22a» est remplacé par «C22e».

B

L'article 86e est modifié comme suit:

1. Le paragraphe 1 est désormais libellé comme suit:
La déclaration de fermeture selon le panneau routier C22e de l'annexe 1 en raison d'une zone à émissions nulles s'applique aux véhicules utilitaires et aux camions ou taxis, à l'exception des véhicules à émissions nulles.
2. Le paragraphe 2 est désormais libellé comme suit:
Sous le panneau routier C22e, les panneaux supplémentaires C22e1 ou C22e2 énumérés à l'annexe 1 doivent être placés.
3. Au paragraphe 5, point a), «paragraphe 5» est remplacé par «paragraphe 3».
4. Deux paragraphes sont ajoutés à l'article, libellés comme suit:
 8. Jusqu'au 31 décembre 2026, le paragraphe 1 ne s'applique pas aux taxis de classe d'émissions 5 immatriculés en tant que taxis avant le 1^{er} janvier 2026.
 9. Jusqu'au 31 décembre 2028, le paragraphe 1 ne s'applique pas aux taxis de classe d'émissions 6 immatriculés en tant que taxis avant le 1^{er} janvier 2026.

C

À l'article 87, «C22a, C22c» est remplacé par «C22e».

D

Après l'article 96a, un nouvel article est inséré, libellé comme suit:

Article 96b

Signalisation routière placée avant l'entrée en vigueur du décret du X X 2025 modifiant le Règlement sur les règles de circulation et la signalisation routière 1990 et le décret sur les dispositions administratives relatives à la circulation routière dans le cadre de l'extension des zones à émissions nulles aux taxis et de l'introduction d'un nouveau panneau routier et de panneaux supplémentaires associés pour les zones environnementales et les zones à émissions nulles [Besluit nul-emissiezone taxi en nieuw verkeersbord milieuzone en nul-emissiezone] (Bulletin des lois et décrets 2025, XXX), qui ne sont pas conformes au présent règlement, sont conformes au Règlement sur les règles de circulation et la signalisation routière 1990 tel qu'il existait la veille de l'entrée en vigueur du présent amendement.

E

L'annexe 1 est modifiée comme suit :

1. Les panneaux de signalisation C22a à C22d et les descriptions associées expirent.
2. Les panneaux, désignations et numéros figurant à l'annexe 1 du présent arrêté sont insérés après le panneau C22.

ARTICLE II

Le décret sur les dispositions administratives relatives à la circulation routière (BABW) est modifié comme suit:

A

L'article 8, paragraphe 4, est libellé comme suit:

Le panneau routier C22e de l'annexe 1 du RVV 1990 doit être accompagné de la pose d'un ou de plusieurs panneaux supplémentaires visés aux articles 86d et 86e du RVV 1990. Les signes supplémentaires C22e4 et C22e5 ne peuvent être placés qu'en combinaison avec les signes supplémentaires C22e1 ou C22e2.

B

À l'article 9, paragraphe 1, les termes «C6 à C22c» sont remplacés par les termes «C6 à C22e».

ARTICLE III

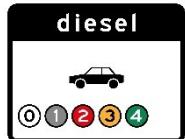
Le présent décret entre en vigueur le 1^{er} janvier 2026. L'article I, point D, expire le 1^{er} juillet 2026.

J'ordonne par la présente que la présente décision et les notes explicatives y afférentes soient publiées au Journal officiel.

LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT À L'INFRASTRUCTURE ET À LA GESTION DE L'EAU,

Annexe 1 à l'article I, partie E, sous-partie 2 du décret modifiant le Règlement sur les règles de circulation et la signalisation routière 1990 et le décret sur les dispositions administratives relatives à la circulation routière dans le cadre de l'extension des zones à émissions nulles aux taxis et l'introduction d'un nouveau panneau routier pour les zones environnementales et les zones à émissions nulles

Panneau	Description	
	Fermé aux voitures particulières, aux véhicules utilitaires, aux camions, aux autobus ou aux taxis en raison d'exigences en matière d'émissions (zone environnementale ou zone à émissions nulles)	C22e
	Panneau supplémentaire pour C22e: zone à émissions nulles pour les véhicules utilitaires et les camions, accessible aux véhicules à émissions nulles	C22e1
	Panneau supplémentaire pour C22e: zone à émissions nulles pour les véhicules utilitaires, les camions et les taxis, accessible aux véhicules à émissions nulles	C22e2
	Panneau supplémentaire pour C22e: zone environnementale pour les voitures particulières diesel, accessible aux classes d'émissions 4 à 6	C22e4
		C22e5

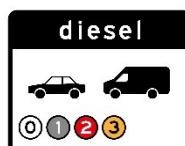


Panneau supplémentaire pour C22e: zone environnementale pour les voitures particulières diesel, accessible aux classes d'émissions 5 et 6

Panneau

Description

C22e6

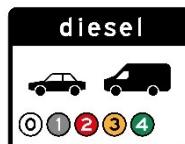


Panneau supplémentaire pour C22e: zone environnementale pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires diesel, accessible aux classes d'émissions 4 à 6

Panneau

Description

C22e7

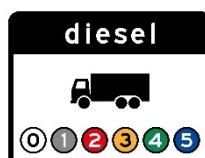


Panneau supplémentaire pour C22e: zone environnementale pour les voitures particulière et les véhicules utilitaires diesel, accessible aux classes d'émissions 5 et 6

Panneau

Description

C22e8

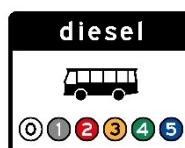


Panneau supplémentaire pour C22e: zone environnementale pour les camions, accessible aux camions de classe d'émission 6

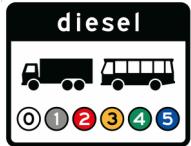
Panneau

Description

C22e9



Panneau supplémentaire pour C22e: zone environnementale pour autobus, accessible aux autobus de classe d'émission 6

Panneau	Description	C22e10
	Panneau supplémentaire pour C22e: zone environnementale pour les camions et les autobus, accessible aux camions et aux autobus de classe d'émission 6	

Panneau	Description	C22f
	Fin de la déclaration de fermeture en raison des exigences en matière d'émissions (zone environnementale ou zone à émissions nulles)	

NOTES EXPLICATIVES

I. GÉNÉRALITÉS

1. Introduction

Ce décret introduit deux modifications. Tout d'abord, l'opérateur routier doit avoir la possibilité d'étendre l'application de la zone à émissions nulles aux taxis. Cela nécessite également de changer la signalisation. Un nouveau panneau routier a été conçu, qui permettra non seulement d'établir des zones à émissions nulles pour les taxis, mais servira également de nouveau panneau routier pour les zones environnementales et les (autres) zones à émissions nulles. Ce dernier est l'autre modification au présent décret. Les panneaux routiers distincts existants pour les zones environnementales et les zones à émissions nulles sont remplacés par un nouveau panneau routier à l'épreuve du temps avec de nouveaux panneaux supplémentaires associés. Les nouveaux panneaux supplémentaires permettent aux municipalités qui établissent une zone à émissions nulles pour les véhicules utilitaires, les camions et éventuellement les taxis de maintenir leur zone environnementale existante pour les voitures particulières diesel. L'introduction des panneaux ne donne pas aux municipalités de nouvelles possibilités d'établir des zones environnementales. L'ajout de taxis dans les zones à émissions nulles est expliqué plus en détail à la section 2 du présent chapitre. Le nouveau panneau routier et les panneaux supplémentaires associés sont expliqués plus en détail à l'article 3.

2. Le contenu des zone à émissions nulles pour les taxis

2.1 Introduction de zones à émissions nulles pour les taxis

Ce décret modifie le Règlement sur les règles de circulation et la signalisation routière 1990 (RVV 1990) afin de permettre aux municipalités d'établir localement une zone à émissions nulles pour les taxis. Avec une zone à émissions nulles, les municipalités peuvent interdire les véhicules polluants de certaines parties de leur municipalité. Cela réduit les émissions de gaz à effet de serre et les émissions dites de trafic telles que le dioxyde d'azote et les particules, contribuant ainsi à la qualité de l'air. En 2019, les municipalités ont eu la possibilité d'introduire une zone à émissions nulles pour les véhicules utilitaires¹ et camions d'ici 2025². Le présent décret permet aux municipalités

¹ Au chapitre VB du RVV 1990, une définition différente s'applique déjà aux véhicules utilitaires. Pour le chapitre VB et la présente note explicative, les véhicules utilitaires sont des véhicules utilitaires légers dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3 500 kg.

² Décret du 29 octobre 2019 modifiant le Règlement sur les règles de circulation et la signalisation routière 1990, le décret sur les dispositions administratives relatives à la circulation routière et le règlement sur le numéro d'immatriculation dans le cadre de l'harmonisation des zones

d'étendre leur zone à émissions nulles aux taxis au moyen d'un décret relatif à la circulation.

Ce décret prévoit également des dispositions transitoires et des dérogations.

2.2 Lignes directrices

2.2.1 Phase préliminaire et aperçu du problème

Le gouvernement central a signé l'accord sur la qualité de l'air [Schone Lucht Akkoord]³. Les véhicules à combustibles fossiles sont l'une des principales causes de la mauvaise qualité de l'air. Dans le pacte vert pour une logistique urbaine sans émissions [Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek], il a donc été convenu en 2014 que la logistique urbaine sans émissions serait introduite à partir de 2025⁴. Cela réduit les émissions de la circulation, améliore l'air que les gens respirent dans les villes et contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. En 2019, l'accord sur le climat [Klimaatakkoord] stipulait l'introduction de zones à émissions nulles dans 30 à 40 municipalités pour la logistique urbaine (véhicules utilitaires et camions)⁵. Le décret cité à la note 2 consacre dans la loi les zones à émissions nulles pour les véhicules utilitaires et les camions. Avec le décret du 29 juin 2023 modifiant le Règlement sur les règles de circulation et la signalisation routière 1990 en ce qui concerne les conditions temporaires et les dispositions transitoires pour les zones à émissions nulles (décret temporaire sur les zones à émissions nulles), des précisions supplémentaires ont été apportées aux règles relatives aux zones à émissions nulles pour ces véhicules⁶.

Outre les véhicules utilitaires et les camions, les taxis à combustibles fossiles contribuent également au problème de la mauvaise qualité de l'air dans les zones urbaines. Le Programme de mise en œuvre de la logistique urbaine stipulait donc en 2021 qu'il serait examiné si les zones à émissions nulles pouvaient également s'appliquer aux taxis⁷. Les zones à émissions nulles pour les véhicules utilitaires, les camions et les taxis constituent une étape intermédiaire importante vers un trafic routier totalement propre d'ici à 2050⁸.

Depuis 2019, des consultations ont eu lieu entre les municipalités, le gouvernement central, des représentants du secteur des taxis et d'autres parties publiques et privées au sujet du transport par taxi sans émissions. Il en a résulté la signature de l'accord-cadre pour le transport par taxi sans émissions (ci-après: accord-cadre) en avril 2022^{9¹⁰}. En signant cet accord-cadre, le gouvernement central a exprimé son intention de rendre légalement possible l'introduction de zones à émissions nulles pour les taxis. Le présent décret en constitue le développement. Outre l'intention d'enchaîner légalement des zones à émissions nulles, la signature de l'accord-cadre comprenait également des accords sur l'engagement et les mesures nécessaires pour parvenir à un transport par taxi sans émissions. Par exemple, les municipalités facilitent la mise à disposition d'infrastructures de recharge suffisantes et les parties travaillent ensemble sur des outils de communication pour informer les compagnies de taxi, les conducteurs et les passagers de l'introduction de zones à émissions nulles pour les taxis.

environnementales (Bulletin des lois et décrets 2019, 398).

³ Documents parlementaires II 2019/20, 30175, n° 343

⁴ Documents parlementaires II 2014/15, 33043, n° 38.

⁵ Documents parlementaires II 2018/19, 32813, n° 342

⁶ Arrêté du 29 juin 2023 modifiant le Règlement sur les règles de circulation et la signalisation routière 1990 en ce qui concerne les conditions temporaires et les dispositions transitoires pour les zones à émissions nulles (Décret temporaire sur les zones à émissions nulles) (Bulletin des actes et décrets 2023, 241).

⁷ Documents parlementaires II 2020/21, 31209, n° 226.

⁸ Documents parlementaires II 2018/19, 32813, n° 342

⁹ Documents parlementaires II 2022/23, 30175, n° 420.

¹⁰ L'accord-cadre a été signé par Royal Dutch Transport (KNV), Uber, Bolt, SchipholTaxi, ElaadNL, Leaseplan, l'Association néerlandaise pour l'énergie durable (NVDE), les municipalités d'Amsterdam, La Haye, Eindhoven, Rotterdam, Tilburg et le ministère des infrastructures et de la gestion de l'eau.⁸

2.2.2 Choix de zones à émissions nulles pour les taxis

Ce décret permet aux communes de mettre en place des zones à émissions nulles pour les taxis, par conséquent, tous les véhicules immatriculés en tant que taxis après le 31 décembre 2025 et utilisant des combustibles fossiles peuvent être exclus de cette zone. Seuls les taxis à émissions nulles, de classe d'émissions Z, sont encore autorisés à pénétrer dans les zones. Pour les véhicules immatriculés en tant que taxis avant 2026, des dispositions transitoires sont prévues (voir 2.2.4).

La décision de donner aux municipalités la possibilité d'interdire les taxis immatriculés à partir du 1^{er} janvier 2026 a été prise en consultation avec les municipalités, les représentants du secteur des taxis et d'autres parties concernées. Il est important que le passage au transport par taxi à émissions nulles soit réalisable pour les opérateurs. Le coût total de possession (achat et coût d'utilisation) des véhicules de taxi a donc été comparé et, pour la plupart des modèles, le coût total de possession d'un modèle à émissions nulles est déjà inférieur à celui d'un modèle à combustibles fossiles comparable. Le coût total de possession des véhicules à émissions nulles devrait encore diminuer à l'avenir. Outre le coût de possession, la durée moyenne d'amortissement des taxis et la disponibilité de modèles à émissions nulles ont été pris en compte dans la décision de donner aux municipalités la possibilité d'interdire les taxis immatriculés à partir du 1^{er} janvier 2026.

Les zones à émissions nulles sont un moyen relativement simple pour les municipalités de réduire les émissions dues à la circulation, améliorer la qualité de l'air et réduire la pollution sonore afin d'accroître la qualité de vie dans leur municipalité. Les zones sont relativement faciles à faire respecter pour les municipalités sur la base de plaques d'immatriculation, par exemple avec des caméras et la reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation; ANPR). Outre les municipalités, les autres parties à l'accord-cadre ont également exprimé leur préférence pour des zones à émissions nulles afin d'encourager le transport par taxis à émissions nulles.

Les zones à émissions nulles pour les taxis sont conformes à celles des véhicules utilitaires et des camions. Seules les municipalités disposant d'une zone à émissions nulles pour les véhicules utilitaires et les camions peuvent établir une zone à émissions nulles pour les taxis, et la zone à émissions nulles pour les taxis dans une municipalité est géographiquement la même que celle pour les véhicules utilitaires et les camions. Cela contribue à la clarté des politiques et garantit que les mêmes moyens d'application, d'exemption et de communication peuvent être utilisés que pour les véhicules commerciaux et les camions.

Une autre raison de choisir des zones à émissions nulles est qu'elles s'appliquent à *tous* les taxis. Aucune distinction n'est faite entre les taxis qui sont hélés (hélés par les passagers à une station de taxis ou dans la rue) et les taxis qui sont réservés (réservés par téléphone ou application).

2.2.3 Impact des zones à émissions nulles sur les taxis

Plus de 35 000 taxis circulent aux Pays-Bas, principalement dans les zones urbaines.¹¹ Les taxis parcouruent environ trois fois plus de kilomètres par an que les voitures particulières normales, et plus de 60 % des taxis roulent au diesel¹². Un pourcentage croissant de taxis est zéro émission¹³. L'introduction de zones à émissions nulles pour les taxis peut encore accélérer la transition vers le transport par taxis à émissions nulles. Si une zone à émissions nulles est introduite dans la zone où opèrent les opérateurs de taxis, cela peut les encourager à opter pour un véhicule à émissions nulles (plus tôt).

¹¹ Un quart à un tiers des taxis sont utilisés pour le transport en taxi des consommateurs, tandis que les autres taxis sont utilisés pour le transport dit de groupe cible: le transport d'élèves, de personnes âgées et de malades, par exemple.

¹² Sources: Statistiques Pays-Bas (CBS) et l'Autorité néerlandaise des véhicules (RDW).

¹³ En septembre 2024, plus de 26 % du nombre total de taxis étaient sans émissions, contre 16 % 1,5 an plus tôt. Plus de la moitié des véhicules nouvellement achetés immatriculés en tant que taxis au cours des premiers mois de 2024 sont à zéro émission. Source: RDW.

Les zones à émissions nulles pour les taxis ont un impact positif sur les personnes, les animaux et les plantes dans les zones où les taxis opèrent. Ces zones réduisent le nombre de taxis utilisant des combustibles fossiles, ce qui entraîne une réduction des émissions dues au trafic, une amélioration de la qualité de l'air, une réduction de la pollution sonore et, partant, une amélioration de la qualité de vie dans les zones urbaines. Les zones à émissions nulles contribuent également à réduire les émissions de gaz à effet de serre. La contribution précise des zones à émissions nulles pour les taxis à ces objectifs dépend du nombre de municipalités qui choisissent d'introduire une telle zone, de la taille des zones et des situations de circulation locales. En signant l'accord-cadre, les municipalités d'Amsterdam, de La Haye, d'Eindhoven, de Rotterdam et de Tilburg ont exprimé leur intention d'introduire une zone. La municipalité de Haarlemmermeer s'y est jointe. Cela signifie qu'une grande partie du marché des taxis est couverte¹⁴. Plus de municipalités peuvent suivre.

Si les municipalités introduisent une zone à émissions nulles pour les taxis, cela aura une incidence sur les exploitants de taxis circulant dans la zone. Les opérateurs qui conduisent encore un taxi à combustibles fossiles doivent investir dans un modèle à émissions nulles s'ils veulent continuer à conduire dans la zone. Les dispositions transitoires s'alignent aussi étroitement que possible sur le calendrier d'investissement naturel des opérateurs (voir 2.2.4). Pour la plupart des modèles, le coût de possession d'un taxi à émissions nulles est déjà inférieur à celui d'un modèle de carburant fossile comparable. Les coûts d'achat peuvent être plus élevés dans certains cas, mais les opérateurs doivent récupérer ces coûts¹⁵.

Les exploitants de taxis qui conduisent dans les zones mais ne peuvent pas (encore) satisfaire aux exigences d'accès peuvent demander une exemption dans certains cas. En mettant en œuvre une politique d'exemption harmonisée et en mettant en place un guichet central pour les demandes d'exemption, les municipalités s'efforcent de réduire la charge réglementaire et administrative pesant sur les opérateurs (voir point 2.4).

Pour les municipalités qui mettent en place une zone à émissions nulles pour les taxis, cela signifie qu'elles doivent l'appliquer (voir point 2.5). Les municipalités doivent également élaborer une politique d'exemption. Les communes qui ont l'intention d'introduire une zone à émissions nulles pour les taxis ont indiqué qu'elles souhaitaient déléguer leur pouvoir d'exemption au Guichet central pour les exemptions des zones à émissions nulles [Centraal Loket ontheffingen nul-emissiezones], qui est mis en place dans le cadre du Programme de mise en œuvre de la logistique urbaine (voir point 2.4).

Les municipalités sont libres de décider si elles souhaitent instaurer une zone à émissions nulles pour les taxis. L'établissement d'une zone est alors effectué par un arrêté de circulation. Dans ce décret, une municipalité justifie l'efficacité et la proportionnalité d'une zone, considère l'impact sur les résidents, les exploitants de taxis et les conducteurs, et examine si toutes les conditions préalables sont remplies. En outre, la municipalité envisage l'introduction d'une zone à émissions nulles pour les taxis par rapport à d'autres mesures susceptibles d'améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie. Les communes signataires de l'accord-cadre, en concertation avec KNV et les opérateurs de taxis locaux, ont élaboré un plan d'action pour la mise en place d'une zone à émissions nulles pour les taxis. Les exigences applicables à l'adoption d'un décret sur la circulation garantissent également que les municipalités prennent la décision d'établir une zone à émissions nulles pour les taxis avec la diligence requise. Le Projet de coopération du groupe d'experts en logistique urbaine (SPES) aide les municipalités à prendre des décrets sur la circulation et fournit des décrets modèles.

2.2.4 Régime transitoire pour les taxis immatriculés avant 2026

¹⁴ Le nombre exact de taxis opérant dans chaque municipalité n'est pas connu. Une analyse de CBS montre que la plupart des kilomètres-taxis sont parcourus à Amsterdam, et que près de la moitié de tous les kilomètres-taxis sont parcourus en Hollande-Septentrionale, Hollande-Méridionale et Brabant-Septentrional ensemble.

¹⁵ Dans le transport du groupe cible, les accords contractuels déterminent le calendrier de l'investissement et le moment où les coûts d'achat sont recouvrés.

Les opérateurs de taxis qui ont investi dans un véhicule à combustibles fossiles au cours des dernières années disposeront de quelques années supplémentaires pour passer à une variante sans émissions. Les conditions d'accès aux zones à émissions nulles pour les taxis sont les suivantes:

- tous les véhicules, neufs ou d'occasion, immatriculés en tant que taxis à compter du 1^{er} janvier 2026 doivent être exempts d'émissions pour pouvoir circuler dans la zone.
- les taxis de classe d'émissions 5 immatriculés avant le 1^{er} janvier 2026 ont accès à la zone jusqu'au 1^{er} janvier 2027.
- les taxis de classe d'émissions 6 immatriculés avant le 1^{er} janvier 2026 ont accès à la zone jusqu'au 1^{er} janvier 2029¹⁶.

Les exigences en matière d'accès ont été établies en consultation avec les parties à l'accord-cadre. Un équilibre a été recherché entre, d'une part, la réalisation d'une contribution substantielle à la réduction des émissions dues au trafic et, d'autre part, la faisabilité pour les exploitants de taxis. Le coût total de possession, la durée d'amortissement des taxis et la disponibilité de taxis à émissions nulles ont été pris en compte.

Les exigences en matière d'accès s'appliquent à toutes les zones à émissions nulles pour les taxis, quel que soit le moment où une municipalité introduit une telle zone.

2.3 Exemption pour les taxis accessibles aux personnes en fauteuil roulant

Les propriétaires de taxis accessibles aux fauteuils roulants ne sont souvent pas encore en mesure de satisfaire aux exigences d'accès des zones à émissions nulles. Les taxis abordables et à émissions nulles accessibles aux fauteuils roulants ne sont pas encore suffisamment disponibles. Par conséquent, les taxis accessibles aux fauteuils roulants sont exemptés de la déclaration de fermeture des zones à émissions nulles pour les taxis jusqu'en 2030. Les taxis accessibles en fauteuil roulant sont identifiés dans le registre des véhicules par le code SH de la carrosserie, en tant que désignation spéciale pour les taxis accessibles en fauteuil roulant, ou par les codes de spécialité 70, 145, 146, 147 ou 149. L'expiration de l'exemption est réexaminée en 2028 afin de déterminer si des modèles abordables et à émissions nulles suffisants seront disponibles à partir de 2030.

2.4 Politique d'exemption harmonisée

En plus des propriétaires de taxis accessibles aux fauteuils roulants, il y a aussi probablement d'autres exploitants de taxis qui ne peuvent pas (encore) satisfaire aux exigences d'accès des zones à émissions nulles. Dans certains cas, les propriétaires de ces taxis peuvent demander une dérogation pour conduire dans les zones à émissions nulles. Il n'est pas souhaitable que les opérateurs de différentes municipalités soient confrontés à des politiques d'exemption et à des procédures de demande différentes. C'est pourquoi les municipalités qui vont mettre en place une zone à émissions nulles pour les taxis, en collaboration avec le ministère des infrastructures et de la gestion de l'eau, s'accordent sur une politique d'exemption harmonisée à mettre en œuvre conjointement par les municipalités. Cela concerne, par exemple, les exemptions quotidiennes pour entrer dans une zone à émissions nulles un certain nombre de fois par an. En outre, des accords sont conclus concernant l'octroi d'exemptions pour une période plus longue, par exemple si un exploitant fait face à la faillite ou si un exploitant a acheté un véhicule sans émissions qui n'a pas encore été livré.

Le transport de groupes cibles, le transport procuré de, par exemple, les élèves, les personnes âgées et les malades, qui est assuré par des taxis, est également pris en considération. Les municipalités qui ont l'intention d'introduire une zone à émissions nulles pour les taxis se procurent ou vont se procurer le transport de leur groupe cible sur une base à émissions nulles. Toutefois, il doit également y avoir des transports du groupe cible opérant dans les zones qui sont, par exemple, procurés par les

¹⁶ La classe d'émission indique à quel point un véhicule est polluant. Globalement, plus la classe d'émission est élevée, moins il y a de polluants émis. 11

municipalités environnantes ou par d'autres parties. Certains de ces transports peuvent ne pas (encore) respecter les exigences d'accès des zones à émissions nulles en raison d'accords en cours avec leur client. Un inventaire de ce groupe a été réalisé pour le compte du ministère des infrastructures et de la gestion de l'eau et des communes qui établiront une zone à émissions nulles pour les taxis. Les municipalités collaborent et consultent l'industrie pour élaborer les conditions d'obtention d'une exemption.

Il est prévu que les exonérations soient évaluées par le Guichet central pour les exemptions des zones à émissions nulles, qui est mis en place dans le cadre du Programme de mise en œuvre de la logistique urbaine. Les communes qui mettent en place une zone à émissions nulles pour les taxis ont indiqué qu'elles délégueront leur pouvoir d'exemption au Guichet central. Les opérateurs peuvent ensuite se rendre à ce guichet pour demander une dérogation pour une ou plusieurs municipalités ayant une zone à émissions nulles. Cela garantira l'uniformité de la politique d'exemption, la clarté et une charge administrative moindre pour les exploitants de taxis et les municipalités elles-mêmes.

2.5 Mise en œuvre, surveillance et application

Le contrôle lors de l'entrée dans une zone à émissions nulles est effectué par la municipalité sur la base de la plaque d'immatriculation, généralement avec des caméras et la reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (ANPR) ou par le déploiement d'enquêteurs spéciaux. La violation de la déclaration de fermeture d'une zone à émissions nulles peut entraîner l'imposition d'une amende en vertu de la loi sur l'application administrative des règlements de la circulation (loi Mulder). Le ministre de la justice et de la sécurité favorise l'inclusion de cette infraction dans la loi Mulder en tant qu'infraction possible d'une amende.

2.6 Charge administrative et coûts de mise en conformité

Environ 10 000 taxis sont déployés pour le transport de consommateurs aux Pays-Bas¹⁷. Les trois quarts d'entre eux conduisent probablement (parfois) dans les municipalités qui prévoient d'établir une zone à émissions nulles pour les taxis. Plus de 26 % de l'ensemble des taxis étaient déjà à émissions nulles en septembre 2024, et ce pourcentage est encore plus élevé dans les municipalités qui prévoient d'établir une zone à émissions nulles pour les taxis. La grande majorité des autres taxis sont de classe d'émission 5 ou 6. Les propriétaires de ces taxis pourront bénéficier des dispositions transitoires dans les années à venir. S'ils devaient de toute façon investir dans un nouveau véhicule (en raison de la durée d'amortissement de leur véhicule), l'introduction de zone à émissions nulles pour les taxis les encouragerait à choisir un véhicule à émissions nulles. Le présent décret ne crée pas de charge administrative supplémentaire ni de coûts de mise en conformité pour ce groupe.

Il doit y avoir un petit groupe d'opérateurs, dont l'estimation approximative se situe entre 500 et 700, pour lesquels cela ne s'applique pas. S'ils souhaitent conduire dans une zone à émissions nulles, ils doivent investir à l'avance dans un véhicule à émissions nulles et supporter ainsi une charge administrative et des coûts de mise en conformité supplémentaires. Ces frais comprennent l'achat d'un véhicule neuf et tous les frais qui peuvent être engagés pour immatriculer ce véhicule comme taxi et pour transmettre le numéro d'immatriculation à la municipalité. Dans l'hypothèse d'une heure de travail et d'un salaire horaire de 47 EUR, la charge administrative totale pour ce groupe d'opérateurs s'élève à un maximum de 32 900 EUR (700×47 EUR) sur une base ponctuelle.

¹⁷ En ce qui concerne les taxis utilisés pour le transport de groupes cibles, le gouvernement central et les municipalités visent un transport de groupes cibles sans émissions d'ici à 2025. Il peut encore y avoir des transports de groupes cibles qui ne sont pas encore exempts d'émissions et qui opèrent dans les zones à émissions nulles pour les taxis. Les municipalités qui vont établir une zone à émissions nulles pour les taxis élaboreront les conditions d'obtention d'une dérogation pour ce groupe.

En plus du petit groupe d'opérateurs qui investissent à l'avance dans un véhicule à émissions nulles, il y a des coûts associés à la demande d'exemption pour les opérateurs admissibles. Le nombre de dérogations attendues et la procédure de demande feront l'objet d'une évaluation plus approfondie. On s'attend à ce qu'il y ait quelques centaines de demandes d'exemption par an. En supposant 300 demandes d'exemption par an, qui prennent en moyenne une demi-heure chacune, la charge administrative s'élève à 7 050 EUR par an.

3. Le contenu d'un nouveau panneau routier pour les zones environnementales et les zones à émissions nulles

3.1 Introduction et contexte du nouveau panneau routier et des panneaux supplémentaires associés

La présente partie des notes explicatives concerne l'adaptation de la signalisation routière indiquant une zone environnementale ou une zone à émissions nulles.

Tant les zones environnementales que les zones à émissions nulles sont un moyen d'atteindre les objectifs en matière de climat et de qualité de l'air. Pour être en mesure d'établir une telle zone, un panneau routier est requis qui indique la zone et précise à quels véhicules la zone s'applique. Ce décret remplace les panneaux routiers précédents pour les zones environnementales et à émissions nulles par un nouveau panneau routier à l'épreuve du temps avec des panneaux supplémentaires associés.

La raison de l'adaptation de la signalisation routière est triple:

- D'abord, la signalisation routière précédemment établie¹⁸ pour une zone à émissions nulles (C22c) est spécifiquement conçue pour interdire les véhicules utilitaires et les camions. En raison de l'apparition de ce panneau, aucune autre catégorie de véhicule ne peut être ajoutée. Cela est devenu un problème maintenant que les taxis, voir article 2, peuvent également être inclus dans les zones à émissions nulles. Afin de pouvoir ajouter des taxis, et éventuellement d'autres véhicules à l'avenir, un panneau plus général a maintenant été conçu. Le panneau routier établi précédemment pour les zones à émissions nulles était pratiquement et légalement inutilisable pour les catégories de véhicules autres que les véhicules utilitaires et les camions qui y étaient représentés.
- Une autre raison d'adapter les panneaux (supplémentaires) est le fait que si une zone à émissions nulles pour les véhicules utilitaires et les camions devait être établie avec les anciens panneaux et une zone environnementale pour les voitures particulières diesel, les différents panneaux (supplémentaires) seraient en conflit en ce qui concerne les véhicules utilitaires. En adaptant les panneaux, il est possible d'établir à la fois une zone à émissions nulles pour les véhicules utilitaires et les camions et une zone environnementale pour les voitures particulières diesel.
- Enfin, la coexistence de deux panneaux principaux avec des panneaux supplémentaires différents entraînerait un brouillage de la signalisation et un manque de clarté pour l'usager de la route.

Le nouveau panneau routier doit être utilisé pour toutes les zones liées aux émissions incluses dans le RVV 1990. Cela permet d'indiquer à la fois une zone environnementale et une zone à émissions nulles au moyen des panneaux supplémentaires associés. Le panneau routier est à l'épreuve du temps, de sorte que, sans changer le panneau principal, il sera éventuellement possible d'établir une zone à émissions nulles pour d'autres catégories de véhicules également¹⁹. Le présent décret permet d'ajouter les taxis au régime d'accès aux zones à émissions nulles.

En outre, cet amendement découpe la zone environnementale pour les voitures particulières diesel des véhicules utilitaires, ce qui permet de maintenir une zone environnementale distincte pour les voitures particulières ou d'en établir une en combinaison avec une zone à émissions nulles pour les véhicules utilitaires et les camions.

Développements autonomes

À l'exception des taxis, le nouveau panneau routier n'affecte pas les régimes d'accès existants ni les accords les concernant²⁰. D'ici 2025, un certain nombre de panneaux

¹⁸ Décret du 29 octobre 2019 modifiant le Règlement sur les règles de circulation et la signalisation routière 1990, le décret sur les dispositions administratives relatives à la circulation routière et le règlement sur le numéro d'immatriculation dans le cadre de l'harmonisation des zones environnementales (Bulletin des lois et décrets 2019, 398).

¹⁹ L'établissement d'une zone à émissions nulles pour les nouvelles catégories de véhicules n'est possible qu'après modification du texte et de la description de la signalisation routière dans le RVV 1990. Grâce à cette nouvelle conception à l'épreuve du temps, la charge administrative et les coûts municipaux sont réduits par rapport au système actuel. Le présent décret permet d'introduire une zone à émissions nulles pour les taxis.

²⁰ Arrêté du 29 juin 2023 modifiant le Règlement sur les règles de circulation et la signalisation routière 1990 en ce qui concerne les conditions temporaires et les dispositions transitaires pour les zones à émissions nulles (Décret temporaire sur les zones à émissions nulles) (Bulletin des actes et décrets 2023, 241).

supplémentaires auront déjà expiré²¹. Maintenant que le présent décret entre en vigueur après cette date, il n'est pas nécessaire de remplacer ces panneaux par de nouveaux panneaux supplémentaires. Il s'agit des signes supplémentaires C22a1, C22a4, C22a6 et C22a8.

3.2 Lignes directrices

Le nouveau panneau routier se compose d'un panneau principal qui est une variante d'un panneau d'interdiction existant (C6: fermé aux véhicules à moteur de plus de deux roues). Il remplace les panneaux routiers existants pour les zones environnementales et les zones à émissions nulles par un panneau routier unique comportant une déclaration de fermeture pour les véhicules en raison des exigences en matière d'émissions. C'est un panneau d'interdiction avec l'image d'une voiture et des panaches de fumée. Comme dans le système actuel de zones environnementales et de zones à émissions nulles, ce panneau routier est toujours associé à un ou plusieurs panneaux supplémentaires indiquant des combinaisons de catégories de véhicules, de classes d'émissions et de carburants. Les signaux supplémentaires indiquent à quelles catégories de véhicules de quelle classe d'émissions la zone s'applique (régime d'accès).

Nouveau panneau routier et panneaux supplémentaires mieux alignés sur le BABW et le RVV 1990.

Le nouveau panneau routier et les panneaux supplémentaires associés sont meilleurs que les panneaux précédents pour les zones environnementales, conformément aux règles existantes pour les panneaux et les panneaux supplémentaires dans le BABW (article 8, paragraphe 2, point b)) et le RVV 1990 (article 67, paragraphe 1, point b)).

Les panneaux supplémentaires indiquent à quels véhicules s'applique la déclaration de fermeture. Cela contraste avec les panneaux précédents qui indiquaient quels véhicules étaient autorisés. Dans le nouveau système, les signaux supplémentaires indiquent toujours à quels véhicules et dans quelles conditions (quelle classe d'émission) la déclaration de fermeture s'applique. Les couleurs des classes d'émission indiquées sur les panneaux supplémentaires sont conformes au système existant dans le RVV 1990.

Avec le présent décret, la signalisation existante établie pour les zones à émissions nulles et les zones environnementales avec signalisation supplémentaire associée est supprimée à partir du 1^{er} janvier 2026, et la nouvelle signalisation routière avec signalisation supplémentaire associée telle que définie à l'annexe 1 de l'article I, partie E, paragraphe 2, du présent décret s'applique.

Le présent décret entre en vigueur le 1^{er} janvier 2026. La signalisation fait l'objet d'une mesure transitoire temporaire de six mois pour les communes disposant d'une zone environnementale existante. Les municipalités qui disposent déjà d'une zone environnementale pour les véhicules utilitaires et les camions au 1^{er} janvier 2026 doivent avoir placé les nouveaux panneaux (complémentaires) et, si nécessaire, avoir adopté un nouveau décret sur la circulation au plus tard le 1^{er} juillet 2026. De cette façon, les municipalités disposent de suffisamment de temps pour placer les panneaux corrects sans avoir des panneaux différents avec la même signification dans les rues pendant une période prolongée.

3.3 Incidences

L'introduction du nouveau panneau routier et des panneaux supplémentaires associés pour les zones environnementales et les zones à émissions nulles résout trois problèmes. Tout d'abord, il sera éventuellement possible d'ajouter de nouvelles catégories de véhicules, à commencer par les taxis, à la signalisation des zones à émissions nulles. En

²¹ Voir l'article 86d, paragraphes 2 (ancien) et 3 (ancien) du RVV 1990.

outre, il doit être possible d'introduire une zone environnementale exclusivement pour les voitures particulières diesel dans les zones où les véhicules utilitaires sont soumis à une zone à émissions nulles. Enfin, un mélange de panneaux de signalisation avec des panneaux supplémentaires doit être évité. Pour une zone environnementale et une zone à émissions nulles, un panneau avec un ou plusieurs panneaux supplémentaires suffit.

3.4 Mise en œuvre, surveillance et application

Le nouveau panneau routier et les panneaux supplémentaires associés entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2026. Dès la publication du décret, des campagnes d'information seront lancées pour mieux faire connaître la nouvelle signalisation. Les propriétaires de véhicules sont informés sur les sites web nationaux consacrés aux zones environnementales et à émissions nulles (www.milieuzones.nl et www.opwegnaarzes.nl) des zones environnementales et à émissions nulles établies par les municipalités, des règles applicables et de la signalisation associée. Ces sites web fournissent également une vue d'ensemble des zones environnementales et à émissions nulles et de la combinaison du nouveau panneau principal avec les nouveaux panneaux supplémentaires.

La communication ne doit pas provenir uniquement du gouvernement national. Les municipalités et les associations professionnelles associeront leurs propres circonscriptions à la nouvelle signalisation des zones environnementales et des zones à émissions nulles et les en informeront.

3.5 Conséquences financières

Les municipalités qui choisissent d'introduire une zone environnementale ou une zone à émissions nulles peuvent estimer l'impact financier et leur charge administrative résultant de ce changement. L'ampleur de cet impact dépend du processus décisionnel concret, mais pour l'instant, il est estimé qu'il est limité, étant donné que les municipalités souhaitant introduire une zone à émissions nulles à partir de 2025 devraient en tout état de cause investir dans le remplacement et l'installation du panneau pour la zone à émissions nulles. Les municipalités qui n'entretiennent qu'une zone environnementale doivent également introduire une nouvelle signalisation. Comme beaucoup d'entre eux resserrent de toute façon les exigences d'accès à ce moment-là, une nouvelle signalisation fait déjà partie de la planification.

4. Discussion, avis, consultation, examen préliminaire et notification

Dans la perspective de ce décret, la signalisation a été discutée avec les municipalités, le Service national de signalisation (NBd), le ministère de la justice et de la sécurité, le Bureau central de traitement du ministère public (CVOM) et Rijkswaterstaat.

Les développements européens en matière d'harmonisation de la signalisation pour les zones à accès restreint ont également été pris en considération. Cela inclut des conseils sur l'utilisation d'un panneau principal représentant une voiture *en face* avec les gaz d'échappement (tels qu'ils sont indiqués dans le présent panneau principal) et, en dessous, les véhicules auxquels le panneau principal s'applique (tels qu'ils sont indiqués dans le présent système). Ce système est en cours d'élaboration et n'a pas encore été définitivement établi. L'introduction des zones à émissions nulles néerlandaises est en avance sur l'élaboration des réglementations européennes et internationales. Le nouveau panneau principal est similaire à celui utilisé en Flandre pour une zone à faibles émissions.

En outre, l'efficacité et la compréhensibilité du panneau principal et des différents panneaux supplémentaires ont été évaluées au moyen d'une enquête auprès des usagers, dans laquelle les participants étaient représentatifs de l'ensemble de la population d'usagers de la route sur les autoroutes néerlandaises. Les résultats montrent¹⁶

que le panneau principal est fortement associé à la pollution, où il est clair que les véhicules moins polluants et les véhicules à carburant propre (électrique et hydrogène) sont autorisés à circuler quel que soit le type de panneau supplémentaire. Certains éléments indiquent également que les répondants ne peuvent pas interpréter correctement le système, par exemple, «3 et inférieur» ou «4 et supérieur» par rapport à la classe de véhicule dans laquelle ils conduisent (la classe 3 est-elle supérieure ou inférieure à la classe 4 et/ou la classe 3 ou la classe 4 est-elle plus propre ou plus polluante?). Afin de réduire le risque d'ambiguïté, il a été décidé d'afficher explicitement sur les nouveaux panneaux supplémentaires les classes d'émissions auxquelles s'applique la zone environnementale. Il s'agit d'éviter que les usagers de la route ne commettent des erreurs en ce qui concerne la logique selon laquelle les classes d'émission sont supérieures ou inférieures et quelles classes d'émission sont plus propres ou plus polluantes.

L'enquête auprès des usagers conclut qu'avec les modifications proposées au panneau et une campagne d'information adéquate, les usagers de la route peuvent commettre moins d'erreurs et que la compréhension et la clarté de la nouvelle signalisation seront accrues.

4.1 Test PME

Le 31 janvier 2023, dans le cadre du test PME, des discussions ont eu lieu avec six PME concernant l'intention d'introduire des zones à émissions nulles pour les taxis. Les PME sont actives sur le marché des taxis grand public et dans le transport de groupes cibles, dans diverses régions des Pays-Bas. Les participants à la table ronde sont positifs au sujet du décret. Ils approuvent les ambitions sous-jacentes en matière de durabilité et sont d'avis que les plans sont réalisables, mais qu'ils suscitent un certain nombre de préoccupations.

La première est que les taxis pour fauteuils roulants et les taxis pour le transport de patients couchés sont exemptés et que l'expiration de cette exemption en 2030 est réexaminée à temps pour déterminer si des taxis pour fauteuils roulants abordables et à émissions nulles sont disponibles en nombre suffisant. Ce point sera réexaminé en 2028, voir l'article 2.3.

Une deuxième préoccupation pour les participants est qu'il doit y avoir une infrastructure de recharge suffisante, y compris des stations dites de recharge rapide, peut-être en particulier pour les taxis. Les municipalités facilitent la mise à disposition d'une infrastructure de recharge suffisante et coordonnent cette mise à disposition avec l'opérateur du réseau et les acteurs du marché concernés, comme le prévoit également l'accord-cadre. Le gouvernement central coopère également avec ces parties dans le cadre du Programme national sur les infrastructures de recharge (NAL). Les besoins de recharge des taxis sont pris en compte dans l'inventaire des infrastructures de recharge requises dans ce contexte. Le NAL vise à faire en sorte que le développement des infrastructures de recharge aux Pays-Bas s'aligne sur la croissance de tous les types de transport électrique, l'objectif principal étant de fournir suffisamment d'options de recharge. Dans l'accord de coopération du NAL, des dispositions concrètes ont été prises entre le gouvernement central et les régions à cet égard²².

Il est important pour les PME qu'une attention particulière soit accordée au transport des groupes cibles. Selon eux, il s'agit d'une forme de transport public pour les personnes qui ne peuvent pas utiliser les transports publics réguliers. La conduite sans émissions ne devrait pas se faire au détriment du service fourni à ces personnes, par exemple parce

²² Documents parlementaires II 2021/22, 31305, n° 351 www.agendalaadinfrastuur.nl.

qu'une recharge serait nécessaire pendant un voyage. Il est important que les clients du groupe cible transport (principalement les municipalités) y prêtent attention. Dans le cadre du Pacte et de l'Accord administratif sur les transports de groupes cibles à émissions nulles, les clients des transports de groupes cibles sont encouragés et aidés par le gouvernement central dans l'achat de transports sans émissions²³.

Au cours de la table ronde sur les PME, il a également été discuté du fait que, pour réduire la charge administrative pesant sur les PME, il est important qu'il existe un guichet unique où les exemptions peuvent être demandées et que toutes les municipalités disposant d'une zone à émissions nulles pour les taxis appliquent la même politique d'exemption. Les participants ont souligné qu'il existe des taxis qui circulent dans tout le pays et qu'il devrait donc être possible d'obtenir une exemption pour toutes les zones à émissions nulles valable pour une période plus longue. Cette contribution des PME est prise en compte dans l'élaboration de la politique d'exemption.

4.2 Consultation sur internet

Une consultation par internet sur le projet de décret a eu lieu du 18 août au 15 septembre 2023. Au total, 15 réactions ont été reçues. Quatre personnes ont répondu, sept entreprises ou représentants d'entreprises, et quatre municipalités. Bien que les réponses soient généralement positives quant à la possibilité pour les municipalités d'établir une zone à émissions nulles pour les taxis, les parties attirent l'attention sur un certain nombre de points.

Trois réponses indiquent que les exigences en matière d'accès, comme expliqué à l'article 2.2.4, s'appliquent à chaque zone à émissions nulles pour les taxis, quel que soit le moment où une municipalité établit la zone. Selon une organisation faîtière, cela signifie que les opérateurs peuvent être informés peu de temps avant l'introduction d'une zone que leur taxi n'est pas autorisé à opérer dans la zone. Une municipalité demande que les exigences d'accès d'une zone dépendent du moment de sa création. Cette alternative n'a pas été retenue. Des exigences d'accès uniformes pour toutes les zones à émissions nulles empêchent les exploitants d'être confrontés à des situations différentes dans des zones à émissions nulles différentes. Le régime transitoire uniforme est fondé sur la flotte nationale de taxis et la durée moyenne d'amortissement des taxis. Les municipalités doivent communiquer et consulter l'industrie locale des taxis en temps utile si elles souhaitent établir une zone à émissions nulles. Si nécessaire, une municipalité peut accorder temporairement des exemptions supplémentaires.

Une municipalité demande pourquoi les exigences d'accès précisent la date du 1^{er} janvier 2025.²⁴ Ce choix a été fait en consultation avec les municipalités, les représentants du secteur des taxis et d'autres parties concernées, et après étude de la disponibilité et du coût de possession des taxis à émissions nulles. La date choisie coïncide avec le moment à partir duquel les municipalités peuvent établir une zone à émissions nulles pour les taxis, qui coïncide à son tour avec le moment où une zone à émissions nulles pour les véhicules utilitaires et les camions peut être établie.

Un particulier demande pourquoi des politiques plus générales n'ont pas été choisies. Le gouvernement central a choisi de rendre les transports commerciaux plus écologiques dans les villes d'abord, car c'est le plus efficace et le plus rentable. Deux (représentants de) compagnies de taxi soulignent l'importance d'une infrastructure de recharge suffisante (rapide) et de taux de tarification fondés sur le marché. L'une d'entre elles souhaiterait également une «politique d'exemption élargie», et une municipalité a également formulé deux observations sur la politique d'exemption. La politique d'exemption est en cours d'élaboration avec les municipalités et en consultation avec l'industrie.

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

²⁴ Initialement, il était prévu de créer des zones à émissions nulles pour les taxis à partir du 1^{er} janvier 2025. Entre-temps, cette date a été reportée au 1^{er} janvier 2026.

En général, le système de panneau proposé n'est pas remis en question, mais des éclaircissements supplémentaires sont demandés. En outre, un certain nombre de parties ont fait des suggestions pour affiner le libellé et le panneau routier avec les panneaux supplémentaires associés et pour clarifier les notes explicatives. Bon nombre de ces suggestions ont été adoptées.

En ce qui concerne le système d'utilisation des couleurs et d'affichage des classes d'émission sur le panneau routier et les panneaux supplémentaires associés, une réponse spécifique a été soumise par un particulier. Cette suggestion a été incluse comme une considération plus tôt dans la phase de préparation. Le choix final pour le système a été fait sur la base d'un jugement d'expert de parties telles que le Service national de signalisation, les municipalités et la police, et le test utilisateur. Le test de l'utilisateur a montré que le panneau supplémentaire est plus facile à interpréter si toutes les classes d'émission qui n'y ont pas accès sont affichées. Il a également été décidé d'utiliser les couleurs déjà attribuées aux classes d'émissions dans le RVV 1990 et enregistrées sur les panneaux supplémentaires existants. Le choix de changer le système des panneaux supplémentaires de «autorisé» à «interdit» a été fait conformément au système existant dans le RVV 1990. Cela n'affiche pas les classes d'émission qui y ont accès.

Des réponses critiques ont également été reçues concernant le nombre de panneaux en combinaison avec le panneau routier pour les zones environnementales. Toutefois, le panneau routier proposé avec les panneaux supplémentaires associés remplace précisément les panneaux routiers pour les zones à émissions nulles pour la logistique urbaine (C22c) et les zones environnementales (C22a) afin d'éviter un nombre excessif de panneaux routiers.

La réponse d'un groupe d'intérêt consistant à inclure explicitement les machines mobiles et les tracteurs en tant que catégories de véhicules autorisées sur les panneaux supplémentaires n'entraîne pas de changement, étant donné que les machines mobiles et les tracteurs ne sont pas soumis au régime des zones à émissions nulles. Ce n'est pas non plus le cas pour le moment, raison pour laquelle ils n'ont pas été ajoutés.

Une municipalité demande une certaine flexibilité concernant les panneaux supplémentaires. Afin de les rendre aussi clairs que possible pour les usagers de la route, il est nécessaire que les panneaux supplémentaires pour les zones environnementales et les zones à émissions nulles soient les mêmes partout.

À la suite des réponses des municipalités visant à combiner les fuseaux horaires, les zones piétonnes et les zones à émissions nulles en un seul panneau routier, des discussions ont eu lieu avec les municipalités concernées. Le problème de la combinaison des panneaux pour les zones à émissions nulles et d'autres types de zones ne peut être résolu en adaptant les panneaux principaux ou supplémentaires pour les zones à émissions nulles. Le panneau supplémentaire indique à quels véhicules s'applique le panneau principal. Limiter la durée du panneau supplémentaire signifierait que le panneau principal ne s'applique pas en dehors de ces périodes. Les municipalités peuvent toutefois établir un créneau horaire à l'intérieur d'une zone à émissions nulles.

Les réponses aux zones à émissions nulles pour la logistique urbaine et les éventuelles exemptions pour certaines catégories de véhicules ne relèvent pas du champ d'application du présent décret et n'entraînent pas de modifications de la signalisation routière.

4.3 Test ATR (Conseil consultatif sur la charge réglementaire)

Le 14 septembre 2023, le Collège consultatif a émis un avis réglementaire sur le projet de décision. Le Conseil recommande que le décret soit présenté après qu'un certain nombre de points d'avis ont été pris en compte.

Premièrement, le Conseil recommande de veiller à ce que les municipalités qui établissent une zone à émissions nulles pour les taxis facilitent la mise en place d'un

infrastructure de recharge et d'une capacité de réseau suffisantes. L'accord-cadre stipule que les municipalités facilitent la disponibilité d'une infrastructure de recharge suffisante et qu'elles consultent les exploitants de taxis locaux pour déterminer si les conditions préalables à une zone à émissions nulles (y compris une infrastructure de recharge suffisante) sont remplies. Lors de l'adoption du décret relatif à la circulation, par lequel les municipalités établissent par la suite une zone à émissions nulles pour les taxis, elles vérifient également si toutes les conditions préalables ont été remplies. Des objections et des recours sont possibles contre un arrêté de circulation. L'article 4.1 explique ce que le gouvernement central et les municipalités font pour garantir une infrastructure de recharge et une capacité de réseau suffisantes.

Deuxièmement, le Conseil recommande d'organiser un régime d'accès uniforme unique (y compris des exemptions) en collaboration avec les municipalités. La façon de procéder est décrite aux articles 2.2.4 et 2.4.

Le Conseil recommande également d'aborder les dispositions financières et fiscales pour les exploitants de taxis et les accords avec les municipalités concernant la communication à ce sujet. Les opérateurs peuvent utiliser le Dispositif de déduction pour investissements environnementaux (MIA) pour réaliser des investissements fiscalement avantageux dans des actifs commerciaux respectueux de l'environnement. En 2024, le MIA pourrait être utilisé pour l'achat d'un taxi électrique ou à hydrogène de neuf places ou pour le transport en fauteuil roulant. Chaque année, les actifs de l'entreprise éligibles au MIA sont redéfinis. Cela dépend, entre autres, des coûts supplémentaires d'un actif commercial respectueux de l'environnement. De plus amples informations sont disponibles sur le site www.rvo.nl/miavamil. Les municipalités peuvent offrir des facilités financières supplémentaires aux exploitants et doivent communiquer en conséquence.

Enfin, le Conseil recommande de compléter les coûts (réglementaires) pour les entreprises. Si les municipalités décident d'établir une zone à émissions nulles pour les taxis, elles doivent clarifier l'incidence sur les opérateurs dans le décret sur la circulation et mettre cela en balance avec d'autres intérêts, voir l'article 2.6.

4.4 Examen préliminaire

Le 1^{er} décembre 2023, le projet de décret a été soumis au Sénat et à la Chambre des représentants des États généraux pour examen préliminaire sur la base de l'article 2b de la loi sur la circulation routière. Le 11 septembre 2024, la Chambre des représentants a demandé dans quelle mesure le projet de décret était conforme aux intentions politiques. Il a été répondu à cette question le 8 octobre 2024. Cette réponse a ensuite été inscrite à l'ordre du jour du débat de la Commission sur les transports durables du 17 octobre 2024. La réponse n'a pas donné lieu à d'autres réponses.

4.5 Notification [XX]

Le projet de ce décret a été soumis à la Commission européenne le [XX] (numéro de notification XX), conformément à l'article 5, paragraphe 1, de la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information (JO L 241 de 2015).

Conformément à l'article 6, paragraphe 1, de la directive susmentionnée, un délai de statu quo de trois mois est ensuite pris en compte, lequel est arrivé à échéance le [XX].

II. Notes explicatives par article

Article I (RVV 1990)

Partie A (article 86d du RVV 1990)

Sous-parties 1 et 4

L'ancien panneau pour une zone environnementale et le panneau pour une zone à émissions nulles ont été remplacés par un nouveau panneau routier indiquant une zone²⁰

environnementale et/ou une zone à émissions nulles avec une nouvelle combinaison alphanumérique. Les panneaux supplémentaires énumérés à l'annexe 1 déterminent la catégorie de véhicule et le type de zone qui s'appliquent. Une combinaison d'une zone environnementale et d'une zone à émissions nulles est possible. Une zone environnementale, dans une zone à émissions nulles, peut désormais également être établie uniquement pour les voitures particulières diesel. Dans une telle zone, une zone à émissions nulles s'applique aux véhicules utilitaires et une zone environnementale s'applique aux voitures particulières diesel. Dans tous les cas, le panneau routier C22e est combiné avec un ou plusieurs panneaux supplémentaires (C22e1 à C22e10).

Sous-partie 1

Le terme néerlandais «bussen» est remplacé par «autobussen». La notion d'«autobussen» a toujours été entendue et est également définie à l'article 1^{er} du RVV 1990. Ils doivent également être mentionnés dans la description des panneaux supplémentaires.

Sous-partie 2

L'entrée en vigueur du présent décret le 1^{er} janvier 2026 permet l'expiration des anciens paragraphes 2 et 3 de l'article 86d et la renumérotation des autres paragraphes. En effet, le décret du 29 octobre 2019²⁵ a déjà indiqué que les paragraphes 2 et 3 initiaux cesseraient de s'appliquer après le 1^{er} janvier 2022 et le 1^{er} janvier 2025, respectivement.

Sous-partie 3

Cette partie de l'article indique quel(s) panneau(x) supplémentaire(s) peut/peuvent être placé(s). Les combinaisons avec d'autres panneaux supplémentaires ne sont pas possibles pour les zones environnementales et les zones à émissions nulles. Les panneaux supplémentaires C22e2, C22e4 et C22e5 ont une nouvelle signification. Les autres panneaux supplémentaires (C22e1 et C22e6 à C22e10) remplacent les panneaux supplémentaires existants ayant la même signification.

C22e2 indique que les taxis peuvent également être ajoutés en tant que catégorie de véhicules à laquelle s'applique la zone à émissions nulles.

Les panneaux supplémentaires C22e4 et C22e5 permettent une zone environnementale qui ne s'applique qu'aux voitures particulières diesel. Par conséquent, dans une zone à émissions nulles pour les véhicules utilitaires, une zone environnementale pour les voitures particulières diesel peut également s'appliquer.

Les autres nouveaux panneaux supplémentaires remplacent les panneaux supplémentaires existants et ont donc la même signification que la version antérieure des panneaux. Le panneau supplémentaire C22e6 remplace l'ancien panneau C22a2, C22e7 remplace l'ancien panneau C22a3, C22e8 remplace l'ancien panneau C22a5, C22e9 remplace l'ancien panneau C22a7, et enfin, le nouveau panneau supplémentaire C22e10 remplace l'ancien panneau C22a9.

Il n'y a pas encore de panneau supplémentaire C22e3. Ce numéro n'est pas encore utilisé afin qu'un nouveau panneau supplémentaire puisse être ajouté à l'avenir avec une nouvelle catégorie de véhicules à laquelle s'applique la zone à émissions nulles.

Partie B (article 86e du RVV 1990)

Sous-partie 1

²⁵ Décret du 29 octobre 2019 modifiant le Règlement sur les règles de circulation et la signalisation routière 1990, le décret sur les dispositions administratives relatives à la circulation routière et le règlement sur le numéro d'immatriculation dans le cadre de l'harmonisation des zones environnementales (Bulletin des lois et décrets 2019, 398).

Cet article réglemente les catégories de véhicules qui peuvent être incluses dans une zone à émissions nulles. Seuls les véhicules utilitaires, les camions et les taxis à émissions nulles peuvent entrer dans une zone à émissions nulles. L'article garantit que le nouveau panneau routier C22e, qui s'applique également aux zones environnementales, peut également s'appliquer aux zones à émissions nulles. L'adaptation du texte et du nouveau panneau routier avec panneau supplémentaire doit permettre d'ajouter des taxis aux zones à émissions nulles. Comme pour les zones environnementales, le régime d'accès à une zone à émissions nulles est indiqué par un panneau routier associé à un panneau supplémentaire. Le panneau supplémentaire indique clairement à quel véhicule s'applique la zone environnementale ou la zone à émissions nulles. Il n'est permis d'utiliser que les panneaux supplémentaires inclus ici dans une zone environnementale ou une zone à émissions nulles. Une zone à émissions nulles pour les taxis doit donc toujours être accompagnée d'une zone à émissions nulles pour les véhicules utilitaires et les camions. Voir également les notes explicatives de la partie B, sous-parties 1 et 4.

Sous-partie 2

Les panneaux supplémentaires C22e1 et C22e2 indiquent la catégorie de véhicule à laquelle s'applique la zone à émissions nulles. Il n'y a pas encore de panneau routier C22e3, de sorte qu'un nouveau panneau supplémentaire avec une catégorie de véhicule supplémentaire peut être ajouté à la zone à émissions nulles à l'avenir. Le panneau supplémentaire C22e1 a la même signification que l'ancien panneau supplémentaire C22c1. Le nouveau panneau supplémentaire C22e2 établit une zone à émissions nulles qui s'applique également aux taxis.

Sous-partie 3

L'ajout de nouveaux paragraphes 8 et 9 prévoit une période transitoire pour certains taxis qui ont déjà été enregistrés en tant que taxis avant le 1^{er} janvier 2026 et qui ne sont pas encore exempts d'émissions. Il s'agit des taxis de classe d'émission 5 qui conservent l'accès jusqu'au 31 décembre 2026 et des taxis de classe d'émission 6 qui conservent l'accès à la zone à émissions nulles des taxis jusqu'au 31 décembre 2028. L'exemption permet aux taxis déjà immatriculés de continuer à entrer dans la zone à émissions nulles pendant encore quelques années. L'exemption n'est pas destinée aux taxis immatriculés après l'entrée en vigueur de la possibilité d'établir des zones à émissions nulles.

Partie C

Étant donné que les panneaux existants pour une zone environnementale et une zone à émissions nulles sont remplacés par un nouveau panneau routier portant un nouveau numéro, cet article a été modifié.

Partie D

Pour donner à l'opérateur routier le temps d'ajuster les panneaux de signalisation, les panneaux de signalisation précédents restent valables pendant six mois supplémentaires. Cette période transitoire limitée a été choisie afin, d'une part, de ne pas submerger les communes de nouvelles signalisations mais, d'autre part, d'offrir rapidement aux citoyens et aux entreprises l'uniformité des nouvelles signalisations routières.

Partie E

Les anciens panneaux de signalisation pour les zones environnementales (C22a) et les zones à émissions nulles (C22c) sont remplacés par un nouveau panneau de signalisation (C22e) avec des panneaux supplémentaires associés. La fin d'une zone environnementale ou d'une zone à émissions nulles est indiquée par le nouveau panneau routier C22f.

Article II (BABW)

Partie A

(Article 8, paragraphe 4, du BABW)

Les panneaux routiers C22a, pour les zones environnementales, et C22c, pour les zones à émissions nulles, sont remplacés par un nouveau panneau routier C22e. Ce nouveau panneau, comme les panneaux antérieurs C22a et C22c, ne peut être placé qu'avec un ou plusieurs panneaux supplémentaires visés aux articles 86d et 86e du RVV 1990. Étant donné que les panneaux supplémentaires C22e4 et C22e5 ne peuvent être placés qu'en combinaison avec les panneaux supplémentaires pour une zone à émissions nulles, une zone environnementale pour les voitures particulières diesel ne peut être établie que dans le cas d'une zone à émissions nulles pour les véhicules utilitaires et les camions ou les taxis. En l'absence d'une zone à émissions nulles, il reste possible d'établir une zone environnementale pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires diesel.

Partie B

(Article 9, paragraphe 1, du BABW)

Avec cette modification de l'article 9, paragraphe 1, du BABW, il sera possible pour les communes de placer le mot «zone» au-dessus du nouveau panneau routier C22e, comme c'était le cas précédemment pour les panneaux C22a et C22c, avec, par exemple, une indication de la zone en question.

Article III

Le présent décret entre en vigueur le 1^{er} janvier 2026. Cette date a été choisie en consultation avec les municipalités, les représentants du secteur des taxis et d'autres parties concernées, et après étude de la disponibilité et du coût de possession des taxis à émissions nulles. La date d'entrée en vigueur s'inscrit dans le système des dates fixes de modification réglementaire. Cette date tient compte de la période minimale de mise en œuvre de trois mois entre la publication et l'entrée en vigueur qui s'applique en vertu du Code des relations interadministratives [Code Interbestuurlijke Verhoudingen] aux réglementations qui concernent directement les collectivités locales et régionales. L'article I, point D, est abrogé le 1^{er} juillet 2026. voir les notes explicatives relatives à l'article I, point D.

LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT À L'INFRASTRUCTURE ET À LA GESTION DE L'EAU,