

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

NACRT OD 19. PROSINCA 2024.

Odluka od

Odluka o izmjeni RVV-a iz 1990. [Uredba o cestovnim i prometnim znakovima] i BABW-a [Odluka o cestovnom prometu (administrativne odredbe)] o proširenju zona s nultom stopom emisija na taksi vozila i uvođenju novog prometnog znaka i povezanih dopunskih znakova za zone zaštite okoliša i zone s nultom stopom emisija

Na temelju preporuke državnog tajnika za infrastrukturu i vodno gospodarstvo od 23. siječnja 2024., br. lenW/BSK-, Odjel za upravne i pravne poslove, uzimajući u obzir članak 13. stavak 1. i članak 14. stavak 1. Zakona o cestovnom prometu iz 1994. [Wegenverkeerswet], nakon saslušanja mišljenja Savjetodavnog odjela Državnog vijeća (mišljenje br. od), uzimajući u obzir detaljno izvješće državnog tajnika za infrastrukturu i vodno gospodarstvo br. lenW/BSK-, Odjel za upravne i pravne poslove,

odobrili smo te ovim putem proglašavamo sljedeće:

ČLANAK I.

Uredba o prometnim pravilima i prometnim znakovima iz 1990. mijenja se kako slijedi:

A

Članak 86.d mijenja se kako slijedi:

1. Stavak 1. sada glasi:
Izjava o zatvaranju u skladu s prometnim znakom C22e iz Priloga 1 zbog zone zaštite okoliša primjenjuje se na osobne automobile, gospodarska vozila, kamione ili autobuse s dizelskim motorom.
2. Stavci 2. i 3. brišu se, a stavci od 4. do 6. postaju stavci od 2. do 4.
3. Stavak 2. (novi) glasi:

Dopunski znakovi navedeni u Prilogu 1., C22e4, C22e5, C22e6, C22e7, C22e8, C22e9 ili C22e10, moraju biti postavljeni ispod prometnog znaka C22e.

4. U stavku 4. (novom) izraz „C22a” zamjenjuje se izrazom „C22e”.

B.

Članak 86.e mijenja se kako slijedi:

1. Stavak 1. sada glasi:

Izjava o zatvaranju u skladu s prometnim znakom C22e iz Priloga 1. zbog zone s nultom stopom emisija primjenjuje se na gospodarska vozila i kamione ili taksije, uz iznimku vozila s nultom stopom emisija.

2. Stavak 2. sada glasi:

Ispod prometnog znaka C22e postavljaju se dopunski znakovi C22e1 ili C22e2 navedeni u Prilogu 1.

3. U stavku 5. točki (a) riječi „stavak 5.” se zamjenjuju se riječima „stavak 3.”.

4. Članku se dodaju dva stavka, koji glase:

8. Do 31. prosinca 2026. stavak 1. ne primjenjuje se na taksije s emisijskim razredom 5 koji su registrirani kao taksiji prije 1. siječnja 2026.

9. Do 31. prosinca 2028. stavak 1. ne primjenjuje se na taksije s emisijskim razredom 6 koji su registrirani kao taksiji prije 1. siječnja 2026.

C.

U članku 87. riječi „C22a, C22c” zamjenjuju se riječju „C22e”.

D.

Nakon članka 96.a umeće se novi članak, koji glasi:

Članak 96.b

Cestovni znakovi postavljeni prije stupanja na snagu Odluke od X X 2025. o izmjeni Uredbe o prometnim pravilima i prometnim znakovima iz 1990. i Odluke o administrativnim odredbama o cestovnom prometu u vezi s proširenjem zona s nultom stopom emisija na taksije i uvođenjem novog prometnog znaka i povezanih dopunskih znakova za zone zaštite okoliša i zone s nultom stopom emisija [Besluit nul-emissiezone taxi en nieuw verkeersbord milieuzone en nul-emissiezone] (Službeni list iz 2025., XXX), koji nisu u skladu s ovom Uredbom, u skladu su s Uredbom o prometnim pravilima i prometnim znakovima iz 1990. kako je glasila na dan prije stupanja na snagu ove izmjene.

E.

Prilog 1. mijenja se kako slijedi:

1. Cestovni znakovi od C22a do C22d i povezani opisi više ne vrijede.

2. Znakovi, opisi i brojevi iz Priloga 1. ovoj Odluci umeću se nakon prometnog znaka C22.

ČLANAK II.

Odluka o administrativnim odredbama o cestovnom prometu (BABW) mijenja se kako slijedi:

A.

Članak 8. stavak 4. sada glasi:

Cestovni znak C22e iz Priloga 1. RVV-u iz 1990. popraćen je postavljanjem jednog ili više dopunskih znakova iz članka 86.d i 86.e RVV-a iz 1990. Dopunski znakovi C22e4 i C22e5 mogu se postaviti samo u kombinaciji s dopunskim znakovima C22e1 ili C22e2.

B.

U članku 9. stavku 1. riječi „C6 do C22c” zamjenjuju se riječima „C6 do C22e”.

ČLANAK III.

Ova Odluka stupa na snagu 1. siječnja 2026. Članak I. dio D prestaje važiti 1. srpnja 2026.

Ovim putem nalažemo da se ova Odluka i s njom povezana pojašnjenja objave u Službenom listu.

DRŽAVNI TAJNIK ZA INFRASTRUKTURU I VODNO GOSPODARSTVO,

Prilog 1. članku I dijelu E poddijelu 2. Odluke o izmjeni Uredbe o cestovnim i prometnim znakovima iz 1990. i Odluke o administrativnim odredbama o cestovnom prometu u vezi s proširenjem zona s nultom stopom emisija na taksi vozila i uvođenju novog prometnog znaka za zone zaštite okoliša i zone s nultom stopom emisija

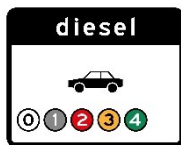
Znak	Opis	C22e
	Zatvoreno za osobne automobile, gospodarska vozila, kamione, autobuse ili taksije zbog zahtjeva u pogledu emisija (zona zaštite okoliša ili zona s nultom stopom emisija)	

Znak	Opis	C22e1
	Dopunski znak za C22e: zona s nultom stopom emisija za gospodarska vozila i kamione, dostupna vozilima s nultom stopom emisija	

Znak	Opis	C22e2
	Dopunski znak za C22e: zona s nultom stopom emisija za gospodarska vozila, kamione i taksije, dostupna vozilima s nultom stopom emisija	

Znak	Opis	C22e4
	Dopunski znak za C22e: zona zaštite okoliša za osobne automobile s dizelskim motorom, dostupna za emisijske razrede od 4 do 6	

Znak	Opis	C22e5
------	------	-------

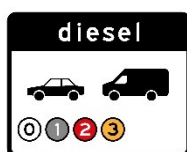


Dopunski znak za C22e: zona zaštite okoliša za osobne automobile s dizelskim motorom, dostupna za emisijske razrede 5 i 6

Znak

Opis

C22e6

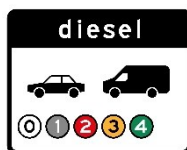


Dopunski znak za C22e: zona zaštite okoliša za osobne automobile s dizelskim motorom i gospodarska vozila, dostupna za emisijske razrede od 4 do 6

Znak

Opis

C22e7

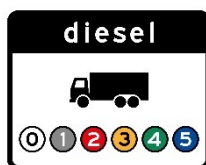


Dopunski znak za C22e: zona zaštite okoliša za osobne automobile s dizelskim motorom i gospodarska vozila, dostupna za emisijske razrede 5 i 6

Znak

Opis

C22e8

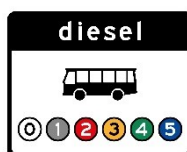


Dopunski znak za C22e: zona zaštite okoliša za kamione, dostupna za kamione emisijskog razreda 6

Znak

Opis

C22e9

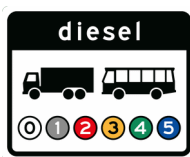


Dopunski znak za C22e: zona zaštite okoliša za autobuse, dostupna za autobuse emisijskog razreda 6

Znak

Opis

C22e10



Dopunski znak za C22e: zona zaštite okoliša za kamione i autobuse, dostupna za kamione i autobuse emisijskog razreda 6

Znak

Opis

C22f



Kraj izjave o zatvaranju zbog zahtjeva u pogledu emisija (zona zaštite okoliša ili zona s nultom stopom emisija)

NAPOMENE S OBJAŠNJENJIMA

I. OPĆENITO

1. Uvod

Ovom se Odlukom uvode dvije izmjene. Prvo, operator cestovnog prometa može proširiti primjenu zone s nultom stopom emisija na taksije. To također zahtijeva promjenu signalizacije. Osmišljen je novi prometni znak, kojim će se omogućiti uspostava zona s nultom stopom emisija za taksije, ali će također služiti kao novi prometni znak za zone zaštite okoliša i (druge) zone s nultom stopom emisija. Potonja izmjena predstavlja drugu izmjenu ove Odluke. Postojeći zasebni prometni znakovi za zone zaštite okoliša i zone s nultom stopom emisija zamijenit će se novim prometnim znakom otpornim na promjene u budućnosti s povezanim novim dopunskim znakovima. Zahvaljujući novim dopunskim znakovima, općine koje uspostavljaju zonu s nultom stopom emisija za gospodarska vozila, kamione i eventualno taksije moći će zadržati postojeću zonu zaštite okoliša za osobne automobile s dizelskim motorom. Uvođenjem znakova ne nastaju nove mogućnosti za općine da uspostave zone zaštite okoliša. Dodavanje taksija zonama s nultom stopom emisija dodatno je objašnjeno u odjeljku 2. ovog poglavlja. Novi prometni znak i povezani dopunski znakovi detaljnije su objašnjeni u odjeljku 3.

2. Sadržaj zona s nultom stopom emisija za taksije

2.1. Uvođenje zona s nultom stopom emisija za taksije

Ovom se Odlukom izmjenjuje Uredba o prometnim pravilima i prometnim znakovima iz 1990. (RVV 1990) kako bi se općinama omogućilo da na lokalnoj razini uspostave zonu s nultom stopom emisija za taksije. Uvođenjem zone s nultom stopom emisija, općine mogu zabraniti vozila koja onečišćuju okoliš iz dijelova njihove općine. Time se smanjuju emisije stakleničkih plinova i takozvane emisije iz prometa, kao što su emisije dušikova dioksida i lebdećih čestica, čime se doprinosi kvaliteti zraka. Općine su 2019. dobile mogućnost uvođenja zone s nultom stopom emisija za gospodarska vozila¹ i kamione do 2025.² Ovom Odlukom općinama se omogućuje da donošenjem prometne odluke prošire svoju zonu nulte stope emisija na taksije.

Ovom su Odlukom također predviđeni prijelazni aranžmani te su utvrđena izuzeća.

2.2. Pregled

2.2.1. Preliminarna faza i prikaz problema

¹ U poglavlju VB RVV-a iz 1990. drugačija definicija već se primjenjuje na gospodarska vozila. Za potrebe poglavlja VB i ove napomene s objašnjenjem, gospodarska vozila jesu laka gospodarska vozila čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3 500 kg.

² Odluka od 29. listopada 2019. o izmjeni Uredbe o prometnim pravilima i prometnim znakovima iz 1990., Odluke o administrativnim odredbama o cestovnom prometu i Uredbe o registracijskim brojevima u vezi s usklađivanjem zona zaštite okoliša (Službeni list 2019., 398.).

Središnja vlada potpisala je Sporazum o čistom zraku [Schone Lucht Akkoord]³. Glavni uzrok loše kvalitete zraka jesu vozila na fosilna goriva. Stoga je u Zelenom planu o gradskoj logistici s nultom stopom emisija [Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek] 2014. dogovoreno da će se gradska logistika s nultom stopom emisija uvoditi od 2025. nadalje⁴. Time se smanjuju emisije iz prometa, poboljšava se zrak koji ljudi udišu u gradovima i pridonosi se smanjenju emisija stakleničkih plinova. Klimatskim sporazumom [Klimaatakkoord] iz 2019. predviđeno je uvođenje zona s nultom stopom emisija u 30 do 40 općina za gradsku logistiku (gospodarska vozila i kamioni)⁵. Odlukom navedenom u napomeni br. 2 zakonski su utvrđene zone s nultom stopom emisija za gospodarska vozila i kamione. Odlukom od 29. lipnja 2023. o izmjeni Uredbe o prometnim pravilima i prometnim znakovima iz 1990. u vezi s privremenim uvjetima i prijelaznim odredbama za zone s nultom stopom emisija (Privremena odluka o zonama s nultom stopom emisija), dodatno su precizirana pravila za zone s nultom stopom emisija za ta vozila⁶.

Osim gospodarskih vozila i kamiona, problemu loše kvalitete zraka u urbanim područjima također pridonose taksiji na fosilna goriva. Stoga je u Programu za provedbu urbane logistike 2021. utvrđeno da će se istražiti mogu li se zone s nultom stopom emisija također primjenjivati na taksije.⁷ Zone s nultom stopom emisija za gospodarska vozila, kamione i taksije predstavljaju važan međukorak prema potpuno čistom cestovnom prometu do 2050.⁸

Od 2019. provode se savjetovanja među općinama, središnjom vladom, predstavnicima sektora taksija te drugim javnim i privatnim subjektima o prijevozu taksijima s nultom stopom emisija. To je dovelo do potpisivanja Okvirnog sporazuma za prijevoz taksijima s nultom stopom emisija (dalje u tekstu: Okvirni sporazum) u travnju 2022.^{9,10} Potpisivanjem tog okvirnog sporazuma središnja je Vlada izrazila namjeru da uvođenje zona s nultom stopom emisija za taksije učini pravno mogućim. Ova Odluka predstavlja njezin razvoj. Osim namjere da se zakonski utvrde zone s nultom stopom emisija, potpisivanje Okvirnog sporazuma također je uključivalo sporazume o obvezi i potrebnim mjerama za postizanje prijevoza taksijima s nultom stopom emisija. Primjerice, općine olakšavaju dostupnost dostatne infrastrukture za punjenje, a stranke surađuju na komunikacijskim alatima kako bi obavijestile taksi poduzeća, vozače i putnike o uvođenju zona s nultom stopom emisija za taksije.

2.2.2. Odabir zona s nultom stopom emisija za taksije

Ovom se Odlukom općinama omogućuje uvođenje zona s nultom stopom emisija za taksije, zbog čega se sva vozila registrirana kao taksiji nakon 31. prosinca 2025. s pogonom na fosilna goriva mogu isključiti iz te zone. U te zone smiju ulaziti samo taksiji s nultom stopom emisija i emisijskim razredom Z. Za vozila koja su registrirana kao taksiji prije 2026. primjenjuju se prijelazne odredbe (vidjeti 2.2.4.).

Odluka da se općinama omogući zabrana taksija registriranih od 1. siječnja 2026. donesena je nakon savjetovanja s općinama, predstavnicima sektora taksija i drugim relevantnim stranama. Važno je da prijelaz na prijevoz taksijima s nultom stopom emisija bude izvediv za operatore. Stoga je uspoređen ukupni trošak vlasništva (kupnja i trošak uporabe) taksija; a za većinu modela ukupni trošak vlasništva modela s nultom stopom emisija već je niži od troška usporedivog modela na fosilna goriva. Očekuje se da će se

³ Parlamentarni dokumenti II 2019./20., 30175, br. 343.

⁴ Parlamentarni dokumenti II 2014./15., 33043, br. 38.

⁵ Parlamentarni dokumenti II 2018./19., 32813, br. 342.

⁶ Odluka od 29. lipnja 2023. o izmjeni Uredbe o prometnim pravilima i prometnim znakovima iz 1990. u vezi s privremenim uvjetima i prijelaznim odredbama za zone s nultom stopom emisija (Privremena odluka o zonama s nultom stopom emisija) (Službeni glasnik iz 2023., 241).

⁷ Parlamentarni dokumenti II 2020./21., 31209, br. 226.

⁸ Parlamentarni dokumenti II 2018./19., 32813, br. 342.

⁹ Parlamentarni dokumenti II 2022./23., 30175, br. 420.

¹⁰ Okvirni sporazum potpisali su Royal Dutch Transport (KNV), Uber, Bolt, SchipholTaxi, ElaadNL, Leaseplan, Nizozemska udruga za održivu energiju (NVDE), općine Amsterdam, Haag, Eindhoven, Rotterdam, Tilburg i Ministarstvo infrastrukture i vodnoga gospodarstva.

ukupni trošak vlasništva za vozila s nultom stopom emisija u budućnosti dodatno smanjiti. Osim troška vlasništva, u odluci da se općinama pruži mogućnost zabrane taksija registriranih od 1. siječnja 2026. u obzir su uzeti prosječno razdoblje amortizacije taksija i dostupnost modela s nultom stopom emisija.

Zone s nultom stopom emisija predstavljaju relativno jednostavan način na koji općine mogu smanjiti emisije iz prometa, poboljšati kvalitetu zraka i smanjiti onečišćenje bukom kako bi se povećala kvaliteta života u njihovoj općini. Općinama je razmjerno lako provoditi zone na temelju registarskih pločica, primjerice, s pomoću kamera i sustava automatskog prepoznavanja registarskih pločica (engl. *Automatic Number Plate Recognition* (ANPR)). Osim općina, i druge su stranke Okvirnog sporazuma izrazile sklonost zonama s nultom stopom emisija kako bi se potaknuo prijevoz taksijima s nultom stopom emisija.

Zone s nultom stopom emisija za taksije u skladu su sa zonama za gospodarska vozila i kamione. Samo općine sa zonom s nultom stopom emisija za gospodarska vozila i kamione mogu uspostaviti zonu s nultom stopom emisija za taksije, a zona s nultom stopom emisija za taksije u općini u zemljopisnom je smislu jednaka zoni za gospodarska vozila i kamione. Time se pridonosi jasnoći politike i osigurava se da se mogu upotrebljavati ista sredstva provedbe, izuzeća i komunikacije kao i za gospodarska vozila i kamione.

Još jedan razlog za odabir zona s nultom stopom emisija jest taj što se one primjenjuju na sve taksije. Ne pravi se razlika između taksija koji se zaustavljaju (koje zaustavljaju putnici na stajalištu ili na ulici) i taksija koji se rezerviraju (putem telefona ili aplikacije).

2.2.3. Utjecaj zona s nultom stopom emisija na taksije

U Nizozemskoj prometuje više od 35 000 taksija, uglavnom u gradskim područjima.¹¹ Taksiji godišnje prijeđu oko tri puta više kilometara nego obični osobni automobili, a više od 60 % taksija vozi na dizel¹². Sve veći postotak taksija predstavljaju vozila s nultom stopom emisija¹³. Uvođenjem zona s nultom stopom emisija za taksije može se dodatno ubrzati prijelaz na prijevoz taksijima s nultom stopom emisija. Ako se na području na kojem posluju pružatelji usluga taksija uvedu zona s nultom stopom emisija, to ih može potaknuti da se (ranije) odluče za vozilo s nultom stopom emisija.

Zone s nultom stopom emisija za taksije imaju pozitivan učinak na ljude, životinje i biljke u područjima u kojima taksiji prometuju. Zahvaljujući zonama smanjuje se broj taksija na fosilna goriva, što dovodi do smanjenja emisija iz prometa, poboljšanja kvalitete zraka, smanjenja onečišćenja bukom, a time i poboljšanja kvalitete života u gradskim područjima. Zone s nultom stopom emisija također pridonose smanjenju emisija stakleničkih plinova. Točan doprinos zona s nultom stopom emisija za taksije tim ciljevima ovisi o broju općina koje odluče uvesti takvu zonu, veličini zona i stanju lokalnog prometa. Potpisivanjem Okvirnog sporazuma, općine Amsterdam, Haag, Eindhoven, Rotterdam i Tilburg izrazile su namjeru uvođenja zone. Pridružila im se općina Haarlemmermeer. To znači da je obuhvaćen velik dio tržišta taksija¹⁴. Može ih slijediti još općina.

Ako općine uvedu zonu s nultom stopom emisija za taksije, to će utjecati na pružatelje usluga taksija koji posluju u toj zoni. Pružatelji usluga taksija koji i dalje voze taksi na fosilna goriva morat će ulagati u model s nultom stopom emisija ako žele nastaviti prometovati u zoni. Prijelazni aranžmani u najvećoj su mogućoj mjeri usklađeni s

¹¹ Četvrtina do trećina taksija upotrebljava se za taksi-prijevoz putnika, dok se ostali taksiji koriste za tzv. prijevoz ciljnih skupina: zakupljeni prijevoz, na primjer, učenika, starijih i bolesnih osoba.

¹² Izvori: nizozemski Zavod za statistiku (CBS) i Nizozemska agencija za vozila (RDW).

¹³ U rujnu 2024. više od 26 % ukupnog broja taksija činila su vozila s nultom stopom emisija, u usporedbi sa 16 % prije godinu i pol. Više od polovice novih vozila koja su registrirana kao taksiji u prvim mjesecima 2024. bila su vozila s nultom stopom emisija. Izvor: RDW.

¹⁴ Točan broj taksija koji prometuju u svakoj općini nije poznat. Analiza CBS-a ukazuje da je većina kilometara prijeđenih taksijem prijeđena u Amsterdamu i da se gotovo polovica svih taksija vozi u Sjevernoj Nizozemskoj, Južnoj Nizozemskoj i Sjevernom Brabantu zajedno.

prirodnim vremenskim rasporedom ulaganja gospodarskih subjekata (vidjeti 2.2.4.). Za većinu modela trošak posjedovanja taksija s nultom stopom emisija već je niži od troška usporedivog modela fosilnih goriva. Troškovi kupnje u nekim slučajevima mogu biti veći, ali pružatelji usluga taksija nadoknadit će te troškove.¹⁵

Pružatelji usluga taksija koji prometuju u zonama, ali (još) ne ispunjavaju uvjete za pristup, u određenim slučajevima mogu podnijeti zahtjev za izuzeće. Provedbom usklađene politike izuzeća i uspostavom Središnje službe za zahtjeve za izuzeće, općine nastoje smanjiti regulatorno i administrativno opterećenje gospodarskih subjekata (vidjeti 2.4.).

Za općine koje uvode zonu s nultom stopom emisija za taksije to znači da je moraju provoditi (vidjeti 2.5.). Općine također moraju razviti politiku u pogledu izuzeća. Općine koje namjeravaju uvesti zonu s nultom stopom emisija za taksije navele su da žele prenijeti svoju ovlast za izuzeće Središnjoj službi za izuzeća od zona s nultom stopom emisija [Centraal Loket ontheffingen nul-emissiezones], koja se uspostavlja u okviru Programa za provedbu gradske logistike (vidjeti točku 2.4.).

Općine mogu odlučiti žele li uvesti zonu s nultom stopom emisija za taksije. Uspostava zone potom se provodi prometnom odlukom. Općina u toj odluci potkrepljuje učinkovitost i proporcionalnost zone, razmatra utjecaj na stanovnike, pružatelje usluga taksija i vozače te ispituje jesu li ispunjeni svi preduvjeti. Osim toga, općina razmatra uvođenje zone s nultom stopom emisija za taksije u usporedbi s drugim mjerama kojima se može poboljšati kvaliteta zraka i kvaliteta života. Općine koje su potpisale Okvirni sporazum, u suradnji s KNV-om i lokalnim pružateljima usluga taksija, izradile su akcijski plan za uvođenje zone s nultom stopom emisija za taksije. Zahtjevima koji se primjenjuju na donošenje prometne odluke također se jamči da općine primjenjuju dužnu pažnju prilikom donošenja odluke o uspostavi zone s nultom stopom emisija za taksije. Projektom suradnje skupine stručnjaka za gradsku logistiku (SPES) općinama se pruža potpora u donošenju prometnih odluka i pružaju se predlošci odluka.

2.2.4. Prijelazne odredbe za taksije registrirane prije 2026.

Pružatelji usluga taksija koji su tijekom posljednjih godina uložili u vozilo na fosilna goriva imat će još nekoliko godina da prijeđu na izvedbu s nultom stopom emisija. Zahtjevi za pristup zonama s nultom stopom emisija za taksije jesu sljedeći:

- kako bi smjela prometovati u zoni, sva vozila, nova ili rabljena, koja su registrirana kao taksiji na dan 1. siječnja 2026. moraju biti vozila s nultom stopom emisija;
- taksiji emisijskog razreda 5 registrirani prije 1. siječnja 2026. imat će pristup zoni do 1. siječnja 2027.;
- taksiji emisijskog razreda 6 registrirani prije 1. siječnja 2026. imaju pristup zoni do 1. siječnja 2029.¹⁶

Zahtjevi za pristup sastavljeni su na temelju savjetovanja sa strankama Okvirnog sporazuma. Nastojalo se postići ravnotežu između znatnog doprinosa smanjenju emisija iz prometa, s jedne strane, i izvedivosti za pružatelje usluga taksija s druge strane. U obzir su uzeti ukupni trošak vlasništva, razdoblje amortizacije taksija i dostupnost taksija s nultom stopom emisija.

Zahtjevi za pristup primjenjuju se na sve zone s nultom stopom emisija za taksije, bez obzira na to kad općina uvodi takvu zonu.

2.3. Izuzeće za taksije s pristupom za invalidska kolica

Vlasnici taksija s pristupom za invalidska kolica često još nisu u mogućnosti ispuniti zahtjeve za pristup u zonama s nultom stopom emisija. Cjenovno pristupačni taksiji s

¹⁵ U prijevozu ciljane skupine ugovorima se određuje vrijeme ulaganja i vrijeme povrata troškova kupnje.

¹⁶ Emisijski razred pokazuje koliko vozilo onečišćuje okoliš. Općenito govoreći, što je viši emisijski razred, ispušta se manje zagađivača.

nultom stopom emisija s pristupom za invalidska kolica još nisu dostupni u dovoljnom broju. Stoga su taksiji s pristupom za invalidska kolica izuzeti od obveze prijave zatvaranja za zone s nultom stopom emisija za taksije do 2030. Taksiji s pristupom za invalidska kolica u registru vozila identificiraju se kodom karoserije SH, koji služi kao oznaka posebne namjene za taksije s pristupom za invalidska kolica, odnosno posebnim kodovima 70, 145, 146, 147 ili 149. Istek izuzeća preispitat će se 2028. kako bi se utvrdilo hoće li od 2030. cjenovno pristupačni modeli s nultom stopom emisija biti dostupni u dovoljnom opsegu.

2.4. Usklađena politika u pogledu izuzeća

Osim vlasnika taksija s pristupom za invalidska kolica, vjerojatno će postojati i drugi pružatelji usluga taksija koji (još) ne mogu ispuniti zahtjeve za pristup zonama s nultom stopom emisija. U određenim slučajevima vlasnici tih taksija mogu zatražiti izuzeće za vožnju u zonama s nultom stopom emisija. Nije poželjno da se pružatelji usluga u različitim općinama suočavaju s različitim politikama u pogledu izuzeća i različitim postupcima podnošenja zahtjeva. Zbog toga se općine koje će uvesti zonu s nultom stopom emisija za taksije, zajedno s Ministarstvom infrastrukture i vodnoga gospodarstva, dogovaraju o usklađenoj politici u pogledu izuzeća koju će općine zajednički provoditi. To se odnosi, primjerice, na dnevna izuzeća za ulazak u zonu s nultom stopom emisija nekoliko puta godišnje. Osim toga, sklapaju se sporazumi o odobravanju izuzeća na dulje razdoblje, primjerice ako se pružatelj usluga suočava sa stečajem ili ako je kupio vozilo s nultom stopom emisija koje još nije isporučeno.

Također se razmatra prijevoz ciljne skupine, zakupljeni prijevoz, primjerice, učenika, starijih i bolesnih osoba, koji se obavlja taksijima. Općine koje namjeravaju uvesti zonu s nultom stopom emisija za taksije osiguravaju ili će osigurati prijevoz za ciljnu skupinu na temelju nulte stope emisija. Međutim, u zonama mora postojati i prijevoz ciljnih skupina koji, na primjer, osiguravaju okolne općine ili druge strane. Neki od tih oblika prijevoza možda (još) nisu u skladu sa zahtjevima za pristup zonama s nultom stopom emisija zbog tekućih sporazuma s njihovim klijentom. Popis te skupine sastavljen je u ime Ministarstva infrastrukture i vodnoga gospodarstva i općina koje će uspostaviti zonu s nultom stopom emisija za taksije. Općine surađuju i savjetuju se s industrijom kako bi razvile uvjete za dobivanje izuzeća.

Namjera je da izuzeća ocijeni Središnja služba za izuzeća od zona s nultom stopom emisija, koja se uspostavlja u okviru Plana za provedbu gradske logistike. Općine koje uvode zonu s nultom stopom emisija za taksije navele su da će svoje ovlasti za odobrenje izuzeća prenijeti Središnjoj službi. Pružatelji usluga mogu se obratiti toj službi kako bi podnijeli zahtjev za izuzeće za jednu ili više općina sa zonom s nultom stopom emisija. Time će se osigurati ujednačenost politike u pogledu izuzeća, jasnoća i manje administrativno opterećenje za pružatelje usluga taksija i same općine.

2.5. Provedba, nadzor i izvršenje

Kontrolu pri ulasku u zonu s nultom stopom emisija provodi općina na temelju registarske pločice, obično s pomoću kamera i sustava automatskog prepoznavanja registarskih pločica (ANPR) ili raspoređivanjem službenika za posebne istrage. Kršenje izjave o zatvaranju zone s nultom stopom emisija može dovesti do izricanja novčane kazne u skladu sa Zakonom o administrativnoj provedbi prometnih propisa (Zakon Mulder). Ministar pravosuđa i sigurnosti promicat će uključivanje tog kaznenog djela u Zakon Mulder kao prekršaja za koji se može izreći novčana kazna.

2.6. Administrativno opterećenje i troškovi usklađivanja

U Nizozemskoj se oko 10 000 taksija koristi za prijevoz putnika¹⁷. Tri četvrtine tih taksija najvjerojatnije (ponekad) prometuje unutar općina koje planiraju uspostaviti zonu s nultom stopom emisija za taksije. Više od 26 % svih taksija već su u rujnu 2024. bili taksiji s nultom stopom emisija; taj je postotak još veći u općinama koje planiraju uspostaviti zonu s nultom stopom emisija za taksije. Većina ostalih taksija jesu vozila emisijskog razreda 5 ili 6. Vlasnici tih taksija moći će iskoristiti prijelazne odredbe u nadolazećim godinama. Ako bi ionako ulagali u novo vozilo (zbog razdoblja amortizacije svojeg vozila), uvođenje zona s nultom stopom emisija za taksije potaknulo bi ih da odaberu vozilo s nultom stopom emisija. Ovom Odlukom ne stvaraju se dodatno administrativno opterećenje ni troškovi usklađivanja za tu skupinu.

Postojat će mala skupina pružatelja usluga (prema gruboj procjeni, ta brojka iznosi između 500 i 700) na koje se to ne primjenjuje. Ako žele prometovati u zoni s nultom stopom emisija, morat će unaprijed ulagati u vozilo s nultom stopom emisija i stoga će imati dodatno administrativno opterećenje i troškove usklađivanja. Ti se troškovi sastoje od kupnje novog vozila i svih troškova koji mogu nastati kako bi se to vozilo registriralo kao taksi i kako bi se registracijski broj proslijedio općini. Pod pretpostavkom da jedan sat rada i satnica iznose 47 EUR, ukupno administrativno opterećenje za tu skupinu subjekata zajedno iznosi najviše 32 900 EUR (700 x 47 EUR) na jednokratnoj osnovi.

Osim male skupine pružatelja usluga koji unaprijed ulažu u vozilo s nultom stopom emisija, također postoje troškovi povezani s podnošenjem zahtjeva za izuzeće za pružatelje usluga koji ispunjavaju uvjete. Dodatno će se procijeniti broj očekivanih izuzeća i postupak podnošenja zahtjeva. Očekuje se da će godišnje biti podneseno nekoliko stotina zahtjeva za izuzeće. Pod pretpostavkom da se godišnje podnese 300 zahtjeva za izuzeće, pri čemu obrada u prosjeku traje pola sata po zahtjevu, administrativno opterećenje iznosi 7 050 EUR godišnje.

3. Sadržaj novog prometnog znaka za zone zaštite okoliša i zone s nultom stopom emisija

¹⁷ Kad je riječ o taksijima koji se upotrebljavaju za prijevoz ciljnih skupina, središnja vlada i općine nastoje do 2025. ostvariti prijevoz ciljnih skupina s nultom stopom emisija. I dalje može postojati prijevoz ciljnih skupina koji se još ne obavlja s pomoću vozila s nultom stopom emisija i koji se obavlja u zonama s nultom emisijom za taksije. Općine koje će uspostaviti zonu s nultom stopom emisija za taksije razrađuju uvjete za dobivanje izuzeća za tu skupinu.

3.1. Uvod i kontekst novog prometnog znaka i povezanih dopunskih znakova

Ovaj dio napomena s objašnjenjima odnosi se na prilagodbu prometnih znakova koji ukazuju na zonu zaštite okoliša, odnosno zonu s nultom stopom emisija.

Zone zaštite okoliša i zone s nultom stopom emisija predstavljaju sredstvo za postizanje ciljeva u području zaštite klime i kvalitete zraka. Kako bi se takva zona mogla uspostaviti, potreban je prometni znak koji ukazuje na zonu i kojim se utvrđuje na koja se vozila ta zona primjenjuje. Ovom se Odlukom prethodni prometni znakovi za zone zaštite okoliša i zone s nultom stopom emisija zamjenjuju novim prometnim znakom otpornim na promjene u budućnosti s povezanim dopunskim znakovima.

Razlog za prilagodbu prometnih znakova jest trostruk:

- Prvo, prethodno utvrđeni¹⁸ prometni znak za zonu s nultom stopom emisija (C22c) posebno je osmišljen kako bi se zabranio pristup gospodarskim vozilima i kamionima. Zbog izgleda ovog znaka ne mogu se dodati druge kategorije vozila. To je postalo problem jer se sada taksiji (vidjeti odjeljak 2.) također mogu uključiti u zone s nultom stopom emisija. Kako bi se mogli dodati taksiji, a potencijalno i druga vozila u budućnosti, sada je osmišljen općenitiji znak. Prethodno utvrđeni prometni znak za zone s nultom stopom emisija bio je praktički i pravno neupotrebljiv za druge kategorije vozila osim gospodarskih vozila i teretnih vozila prikazanih na njemu.
- Još jedan razlog za prilagodbu (dopunskih) znakova jest činjenica da bi, ako bi se uspostavila zona s nultom stopom emisija za gospodarska vozila i kamione sa starim znakovima i zona zaštite okoliša za osobne automobile s dizelskim motorom, različiti (dopunski) znakovi bili u suprotnosti u pogledu gospodarskih vozila. Prilagodbom znakova mogu se uspostaviti zona s nultom stopom emisija za gospodarska vozila i kamione te zona zaštite okoliša za osobne automobile s dizelskim motorom.
- Konačno, supostojanje dvaju glavnih znakova s različitim dopunskim znakovima dovelo bi do neujednačenih znakova i nedovoljne jasnoće za sudionika u cestovnom prometu.

Novi prometni znak upotrebljavat će se za sve zone povezane s emisijama uključene u RVV iz 1990. Time se omogućuje označivanje zone zaštite okoliša i zone s nultom stopom emisija s pomoću povezanih dopunskih znakova. Prometni znak otporan je na promjene u budućnosti, što znači da će u budućnosti biti moguće uspostaviti zonu s nultom stopom emisija i za druge kategorije vozila bez izmjene glavnog znaka¹⁹. Ovom Odlukom omogućuje se dodavanje taksija u režim pristupa zoni s nultom stopom emisija.

Osim toga, ovom se izmjenom zona zaštite okoliša za osobne automobile s dizelskim motorom odvajaju od gospodarskih vozila, čime se omogućuje održavanje zasebne zone zaštite okoliša za osobne automobile ili uspostava zone u kombinaciji sa zonom s nultom stopom emisija za gospodarska vozila i kamione.

Autonomna kretanja

¹⁸ Odluka od 29. listopada 2019. o izmjeni Uredbe o prometnim pravilima i prometnim znakovima iz 1990., Odluke o administrativnim odredbama o cestovnom prometu i Uredbe o registracijskim brojevima u vezi s usklađivanjem zona zaštite okoliša (Službeni list 2019., 398.).

¹⁹ Uspostava zone s nultom stopom emisija za nove kategorije vozila moguća je tek nakon izmjene teksta i opisa prometnih znakova u RVV-u iz 1990. Novim dizajnom otpornim na budućnost smanjuje se administrativno opterećenje i troškovi općina u usporedbi s postojećim sustavom. Ovom Odlukom omogućuje se uvođenje zone s nultom stopom emisija za taksije.

Osim za taksije, novi prometni znak ne utječe na postojeće režime pristupa ili sporazume koji se na njih odnose²⁰. Do 2025. određeni broj dopunskih znakova već će isteći²¹. Budući da ova Odluka stupa na snagu nakon tog datuma, te znakove nije potrebno zamijeniti novim dopunskim znakovima. Riječ je o dopunskim znakovima C22a1, C22a4, C22a6 i C22a8.

3.2. Pregled

Novi cestovni znak sastoji se od glavnog znaka, koji predstavlja varijaciju postojećeg znaka zabrane (C6: zatvoreno za motorna vozila na više od dva kotača). Time se postojeći prometni znakovi za zone zaštite okoliša i zone s nultom stopom emisija zamjenjuju jedinstvenim prometnim znakom o zatvaranju zone za vozila zbog zahtjeva u pogledu emisija. Riječ je o znaku zabrane s prikazom automobila i oblaka dima. Kao i u trenutačnom sustavu zona zaštite okoliša i zona s nultom stopom emisija, taj se prometni znak uvijek kombinira s jednim ili više dopunskih znakova koji prikazuju kombinacije kategorija vozila, emisijskih razreda i goriva. Dopunski znakovi ukazuju na to koje se kategorije vozila s kojim emisijskim razredom zona primjenjuje (režim pristupa).

Novi prometni znak i dopunski znakovi usklađeni su s BABW-om i RVV-om iz 1990.

Novi prometni znak i povezani dopunski znakovi bolji su od prethodnih znakova za zone zaštite okoliša u skladu s postojećim pravilima za znakove i dopunske znakove u BABW-u (članak 8. stavak 2. točka (b)) i RVV-u iz 1990. (članak 67. stavak 1. točka (b)).

Dopunski znakovi upućuju na to na koja se vozila primjenjuje izjava o zatvaranju zone. Time se razlikuju od prethodnih znakova, koji su upućivali na to koja su vozila dopuštena. U novom sustavu dopunski znakovi uvijek pokazuju na koja se vozila i pod kojim uvjetima (koji emisijski razred) primjenjuje izjava o zatvaranju zone. Boje emisijskih razreda navedene na dopunskim znakovima u skladu su s postojećim sustavom iz RVV-a iz 1990.

Ovom Odlukom od 1. siječnja 2026. uklanjaju se postojeći znakovi utvrđeni za zone s nultom stopom emisija i zone zaštite okoliša s pripadajućim dopunskim znakovima te se primjenjuje novi prometni znak s pripadajućim dopunskim znakovima iz Priloga 1. članku I. dijelu E stavku 2. ove Odluke.

Ova Odluka stupa na snagu 1. siječnja 2026. Znak podliježe privremenoj prijelaznoj mjeri u trajanju od šest mjeseci za općine s postojećom zonom zaštite okoliša. Općine koje na dan 1. siječnja 2026. već imaju zonu zaštite okoliša za gospodarska vozila i kamione moraju do 1. srpnja 2026. postaviti nove (dopunske) znakove i, ako je to potrebno, donijeti novu prometnu odluku. Na taj način općine imaju dovoljno vremena za postavljanje ispravnih znakova bez različitih znakova s istim značenjem na ulicama tijekom duljeg razdoblja.

3.3. Utjecaj

Uvođenjem novog prometnog znaka i povezanih dopunskih znakova za zone zaštite okoliša i zone s nultom stopom emisija rješavaju se tri problema. Prvo, s vremenom će znakovima koji ukazuju na zonu s nultom stopom emisija biti moguće dodati nove kategorije vozila, počevši od taksija. Osim toga, bit će moguće uvesti zonu zaštite okoliša isključivo za osobne automobile s dizelskim motorom u područjima u kojima gospodarska vozila podliježu zoni s nultom stopom emisija. Konačno, izbjegnut će se uvođenje prevelikog broja prometnih znakova s dopunskim znakovima. Za zonu zaštite okoliša i zonu s nultom stopom emisija dovoljan je znak s jednim ili više dopunskih znakova.

²⁰ Odluka od 29. lipnja 2023. o izmjeni Uredbe o prometnim pravilima i prometnim znakovima iz 1990. u vezi s privremenim uvjetima i prijelaznim odredbama za zone s nultom stopom emisija (Privremena odluka o zonama s nultom stopom emisija) (Službeni glasnik iz 2023., 241).

²¹ Vidjeti članak 86.d stavak 2. (stari) i stavak 3. (stari) RVV-a iz 1990.

3.4. Provedba, nadzor i izvršenje

Novi prometni znak i povezani dopunski znakovi stupaju na snagu 1. siječnja 2026. Od objave Odluke pokrenut će se informativne kampanje kako bi se podigla razina osviještenosti o novim znakovima. Vlasnici vozila bit će informirani na nacionalnim mrežnim mjestima za zone zaštite okoliša i zone s nultom stopom emisija (www.milieuzones.nl i www.opwegnaarzes.nl) o zonama zaštite okoliša i zonama s nultom stopom emisija koje su uspostavile općine, primjenjivim pravilima i povezanim znakovima. Ta mrežna mjesta također će pružati pregled zona zaštite okoliša i zona s nultom stopom emisija te kombinaciju novog glavnog znaka s novim dopunskim znakovima.

Informacije neće pružati samo nacionalna Vlada. Pojedine općine i industrijska udruženja uključit će vlastite izborne jedinice u novu signalizaciju zona zaštite okoliša i zona s nultom stopom emisija te ih informirati o tome.

3.5. Financijski učinak

Općine koje odluče uvesti zonu zaštite okoliša ili zonu s nultom stopom emisija mogu procijeniti financijski učinak i administrativno opterećenje koje proizlazi iz te promjene. Opseg tog učinka ovisi o konkretnom postupku donošenja odluka, ali zasad se procjenjuje da je ograničen jer bi općine koje žele uvesti zonu s nultom stopom emisija od 2025. nadalje u svakom slučaju morale ulagati u zamjenu i postavljanje znaka za zonu s nultom stopom emisija. Općine koje su uspostavile samo zonu zaštite okoliša također moraju uvesti novu signalizaciju. Budući da mnoge od njih ionako pooštravaju uvjete pristupa, nova signalizacija već je dio planiranja.

4. Rasprava, savjetovanje, preliminarna provjera i obavješćivanje

Prije donošenja ove Odluke o znakovima se raspravljalo s općinama, Nacionalnom službom za signalizaciju (NBd), Ministarstvom pravosuđa i sigurnosti, Središnjim uredom za obradu Državnog odvjetništva (CVOM) i Glavnom upravom za infrastrukturu i vodno gospodarstvo (Rijkswaterstaat).

Također su razmotrena kretanja u pogledu usklađivanja signalizacije za područja s ograničenim pristupom prometu na europskoj razini. To uključuje savjete o uporabi glavnog znaka s automobilom prikazanim s bočne strane s ispušnim plinovima (kao što je prikazano u sadašnjem glavnom znaku), ispod čega su prikazana vozila na koja se odnosi glavni znak (kao što je prikazano u sadašnjem sustavu). Taj se sustav trenutačno razvija i još nije konačno uspostavljen. Uvođenje zona s nultom stopom emisija u Nizozemskoj prednjači pred kretanjima europskih i međunarodnih propisa. Novi glavni znak sličan je onome koji se upotrebljava u Flandriji za zonu s niskom stopom emisija.

Osim toga, učinkovitost i razumljivost glavnog znaka i različitih dopunskih znakova ocijenjeni su provedbom istraživanja među korisnicima, u kojem su sudionici bili reprezentativni za cijelu populaciju sudionika u cestovnom prometu na nizozemskim cestama. Rezultati pokazuju da je glavni znak snažno povezan s onečišćenjem, gdje je jasno da je vozilima koja manje zagađuju i vozilima s čistim gorivom (električnim i vodikovim) dopušteno voziti bez obzira na vrstu dopunskog znaka. Također postoje naznake da ispitanici ne mogu ispravno protumačiti sustav, na primjer, „3 i niže” ili „4 i više” u odnosu na razred vozila u kojem voze (je li razred 3 viši ili niži od razreda 4 i/ili je li razred 3 ili razred 4 čišći ili više onečišćuje?). Kako bi se smanjio rizik od dvosmislenosti, odlučeno je da se na novim dopunskim znakovima izričito istaknu emisijski razredi na koje se primjenjuje zona zaštite okoliša. Time se sudionike u cestovnom prometu sprječava da pogriješe kad je riječ o logici toga koji su emisijski razredi viši ili niži i koji su emisijski razredi čišći ili više onečišćuju.

U istraživanju provedenom među korisnicima zaključeno je da bi predloženim izmjenama znaka i odgovarajućom informativnom kampanjom sudionici u cestovnom prometu mogli činiti manje pogrešaka te da bi se povećala razumljivost i jasnoća novih znakova.

4.1. Ispitivanje učinka na MSP-ove

U okviru ispitivanja učinka na MSP-ove 31. siječnja 2023. održane su rasprave sa šest MSP-ova o namjeri uvođenja zona s nultom stopom emisija za taksije. MSP-ovi su aktivni na tržištu taksija i u prijevozu ciljnih skupina u različitim dijelovima Nizozemske. Sudionici panel-rasprave pozitivno su ocijenili Odluku. Podupiru temeljne ambicije u pogledu održivosti i smatraju da su planovi izvedivi, ali imaju brojne razloge za zabrinutost.

Prvi se odnosi na izuzeće u pogledu taksija s pristupom za invalidska kolica i taksija za prijevoz pacijenata u ležećem položaju te hoće li se istek tog izuzeća 2030. preispitati na vrijeme kako bi se utvrdilo hoće li biti dostupno dovoljno cjenovno pristupačnih taksija za pristupom za invalidska kolica s nultom stopom emisija. To će se preispitivanje provesti 2028. (vidjeti odjeljak 2.3.).

Drugi razlog za zabrinutost sudionika jest da mora postojati dostatna infrastruktura za punjenje, uključujući takozvane stanice za brzo punjenje, po mogućnosti posebno za taksije. Općine olakšavaju dostupnost dostatne infrastrukture za punjenje i koordiniraju je s mrežnim operatorom i relevantnim sudionicima na tržištu, kako je utvrđeno Okvirnim sporazumom. Središnja vlada također surađuje s tim stranama u okviru takozvane Nacionalne agende za infrastrukturu za punjenje (NAL). Potrebe taksija za punjenjem uzimaju se u obzir u inventaru potrebne infrastrukture za punjenje u tom kontekstu. NAL-om se nastoji osigurati da razvoj infrastrukture za punjenje u Nizozemskoj bude usklađen s rastom svih vrsta električnog prijevoza, pri čemu je glavni cilj osigurati dostatne mogućnosti punjenja. U sporazumu o suradnji u okviru NAL-a postignuti su konkretni dogovori između središnje vlade i regija u tom pogledu²².

Za MSP-ove je važno da se osobita pozornost prida prijevozu ciljnih skupina. Prema njihovu mišljenju, to služi kao oblik javnog prijevoza za osobe koje se ne mogu koristiti redovnim javnim prijevozom. Vožnja s nultom stopom emisija ne bi trebala biti na štetu usluge koja se pruža tim osobama, primjerice, jer bi tijekom putovanja bilo potrebno punjenje. Važno je da klijenti u ciljnoj skupini prijevoza (uglavnom općine) obrate pozornost na navedeno. U okviru Sporazuma i Administrativnog sporazuma o prijevozu ciljnih skupina s nultom stopom emisija, klijente u prijevozu ciljnih skupina potiče se na nabavu prijevoza s nultom stopom emisija, u čemu im pomaže središnja vlada²³.

U panel-raspravi s MSP-ovima dodatno se raspravljalo o činjenici da je, kako bi se smanjilo administrativno opterećenje za MSP-ove, važno da postoji jedna služba kojoj se mogu podnijeti zahtjevi za izuzeće te da sve općine koje imaju zonu s nultom stopom emisija za taksije primjenjuju istu politiku u pogledu izuzeća. Sudionici su istaknuli da postoje taksiji koji prometuju u čitavoj zemlji te bi stoga trebalo biti moguće dobiti izuzeće za sve zone s nultom stopom emisija koje vrijedi dulje razdoblje. Taj doprinos MSP-ova bit će uzet u obzir pri izradi politike u pogledu izuzeća.

²² Parlamentarni dokumenti II 2021./22., 31305, br. 351; www.agendalaadinfrastructuur.nl.

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

4.2. Savjetovanje putem interneta

Savjetovanje o nacrtu Odluke putem interneta održano je od 18. kolovoza do 15. rujna 2023. Primljeno je ukupno 15 odgovora. Odgovorila su četiri pojedinca, sedam poduzeća ili predstavnika poduzeća te četiri općine. Iako su odgovori općenito pozitivni u pogledu mogućnosti općina da uspostave zonu s nultom stopom emisija za taksije, stranke upozoravaju na niz točaka.

Tri odgovora upućuju na to da se zahtjevi za pristup, kako je objašnjeno u odjeljku 2.2.4, primjenjuju na svaku zonu s nultom stopom emisija za taksije neovisno o tome kad je općina uspostavila zonu. Kako navodi jedna krovna organizacija, to znači da pružatelji usluga mogu biti obaviješteni o tome da njihov taksi ne smije prometovati unutar zone neposredno prije uvođenja zone. Jedna općina zahtijeva da uvjeti pristupa zoni ovise o trenutku njezina uspostavljanja. To rješenje nije odabrano. Jedinostvenim zahtjevima za pristup za sve zone s nultom stopom emisija spriječila bi se situacija u kojoj bi se pružatelji usluga našli u različitim situacijama u različitim zonama s nultom stopom emisija. Jedinostveni prijelazni režim temelji se na nacionalnom voznom parku taksija i prosječnom razdoblju amortizacije taksija. Općine moraju pravodobno komunicirati i savjetovati se s lokalnom taksi-industrijom ako žele uspostaviti zonu s nultom stopom emisija. Ako je to potrebno, općina može privremeno odobriti dodatna izuzeća.

Jedna općina pitala zašto je u zahtjevima za pristup naveden datum 1. siječnja 2025.²⁴ Ta je opcija odabrana uz savjetovanje s općinama, predstavnicima sektora taksi-prijevoza i drugim relevantnim stranama te nakon proučavanja dostupnosti i troška vlasništva taksija s nultom stopom emisija. Odabrani datum podudara se s trenutkom od kojeg općine mogu uspostaviti zonu s nultom stopom emisija za taksije, što se pak podudara s vremenom od kojeg se može uspostaviti zona s nultom stopom emisija za gospodarska vozila i kamione.

Jedna privatna osoba pita zašto nisu odabrane općenitije politike. Središnja vlada odlučila je prvo učiniti komercijalni prijevoz zelenijim u gradovima, jer je to najučinkovitije i najisplativije. Dva (predstavnik) taksi poduzeća naglašavaju važnost dostatne infrastrukture za (brzo) punjenje i tržišno utemeljenih cijena punjenja. Jedan od njih također bi želio vidjeti „široku politiku izuzeća“, a jedna općina također je iznijela dvije primjedbe o politici u pogledu izuzeća. Politika u pogledu izuzeća osmišlja se zajedno s općinama i u dogovoru s industrijom.

Općenito, sustav za predloženi znak nije doveden u pitanje, ali su zatražena dodatna pojašnjenja. Osim toga, nekoliko je stranaka dalo prijedloge za poboljšanje teksta i prometnog znaka s pripadajućim dopunskim znakovima te za pojašnjenje napomena s objašnjenjem. Mnogi su od tih prijedloga prihvaćeni.

Kad je riječ o sustavu uporabe boja i prikazivanja emisijskih razreda na prometnom znaku i povezanim dopunskim znakovima, privatna osoba podnijela je poseban odgovor. Taj je prijedlog uključen kao razmatranje ranije u pripremnoj fazi. Konačan izbor sustava donesen je na temelju stručne prosudbe strana kao što su Nacionalna služba za signalizaciju, općine i policija, te ispitivanja među korisnicima. Ispitivanje među korisnicima pokazalo je da je dodatni znak lakše protumačiti ako su prikazani svi emisijski razredi koji nemaju pristup. Također je odlučeno da će se upotrebljavati boje koje su već dodijeljene emisijskim razredima u RVV-u iz 1990 i koje su zabilježene na postojećim dopunskim znakovima. Odluka o promjeni sustava dodatnih znakova iz „dopušteno“ u „zabranjeno“ donesena je u skladu s postojećim sustavom u RVV-u iz 1990. To ne prikazuje razrede emisija koji imaju pristup.

Također su zaprimljeni kritički odgovori u vezi s brojem znakova u kombinaciji s prometnim znakom za zone zaštite okoliša. Međutim, predloženi prometni znak s pripadajućim dopunskim znakovima precizno zamjenjuje prometne znakove za zone s nultom stopom emisija za gradsku logistiku (C22c) i zone zaštite okoliša (C22a) kako bi se spriječio prevelik broj prometnih znakova.

²⁴ U početku je plan bio omogućiti zone s nultom stopom emisija za taksije od 1. siječnja 2025. U međuvremenu je taj datum pomaknut na 1. siječnja 2026.

Odgovor interesne skupine da se pokretni strojevi i traktori izričito uključe kao dopuštene kategorije vozila na dopunskim znakovima ne dovodi do promjene jer pokretni strojevi i traktori ne podliježu režimu zona s nultom stopom emisija. To zasad također nije slučaj, zbog čega nisu dodani.

Jedna općina traži fleksibilnost u vezi s dopunskim znakovima. Kako bi sudionicima u cestovnom prometu dopunski znakovi za zone zaštite okoliša i zone s nultom stopom emisija bili što jasniji, moraju biti svugdje isti.

Kao rezultat odgovora općina, koje su izrazile želju da se zone s vremenskim ograničenjima, pješačke zone i zone s nultom stopom emisija spoje u jedinstveni prometni znak, održane su rasprave s predmetnim općinama. Problem kombiniranja znakova za zone s nultom stopom emisija i druge vrste područja ne može se riješiti prilagodbom glavnih ili dopunskih znakova za zone s nultom stopom emisija. Dopunski znak ukazuje na koja se vozila odnosi glavni znak. Ograničavanje vremena dopunskog znaka značilo bi da se glavni znak ne primjenjuje izvan tih vremenskih okvira. Međutim, općine mogu uspostaviti vremenski okvir unutar zone s nultom stopom emisija.

Odgovori na zone s nultom stopom emisija za gradsku logistiku i moguća izuzeća za određene kategorije vozila nisu obuhvaćeni područjem primjene ove Odluke i ne dovode do promjena prometnog znaka.

4.3. Ispitivanje ATR-a (Savjetodavni odbor za regulatorno opterećenje)

Dana 14. rujna 2023. Savjetodavni odbor donio je regulatorno mišljenje o nacrtu Odluke. Odbor preporučuje da se Odluka podnese nakon što se uzme u obzir niz točaka savjeta.

Prvo, Odbor preporučuje da se osigura da općine koje uspostavljaju zonu s nultom stopom emisija za taksije omoguće dostatnu infrastrukturu za punjenje i kapacitet mreže. Okvirnim sporazumom utvrđeno je da općine olakšavaju dostupnost dostatne infrastrukture za punjenje i da se savjetuju s lokalnim pružateljima usluga taksija kako bi se utvrdilo jesu li ispunjeni preduvjeti za zonu s nultom stopom emisija (uključujući dostatnu infrastrukturu za punjenje). Pri donošenju prometne odluke, kojom općine naknadno uspostavljaju zonu s nultom stopom emisija za taksije, provjeravaju i jesu li ispunjeni svi preduvjeti. Protiv prometne odluke mogući su prigovori i žalbe. U odjeljku 4.1. objašnjava se što središnja vlada i općine poduzimaju kako bi osigurale dostatnu infrastrukturu za punjenje i kapacitet mreže.

Drugo, Odbor preporučuje organiziranje jedinstvenog režima pristupa (uključujući izuzeća) zajedno s općinama. Način na koji se to radi opisan je u odjeljcima 2.2.4. i 2.4.

Odbor također preporučuje da se razmotre financijske i porezne odredbe za pružatelje usluga taksija i sporazumi s općinama u vezi s komunikacijom o tome. Pružatelji usluga mogu se koristiti sustavom olakšica za ulaganja u zaštitu okoliša (MIA) za porezno učinkovita ulaganja u poslovnu imovinu prihvatljivu za okoliš. MIA se u 2024. mogla upotrijebiti za kupnju električnog ili taksija s pogonom na vodik s devet sjedala ili za prijevoz osoba u invalidskim kolicima. Poslovna imovina prihvatljiva za MIA svake se godine redefinira. To ovisi, među ostalim, o dodatnim troškovima okolišno prihvatljive poslovne imovine. Više informacija dostupno je na adresi www.rvo.nl/miavamil. Općine mogu pružateljima usluga ponuditi dodatne financijske olakšice, o čemu će ih obavijestiti.

Konačno, Odbor preporučuje dovršetak (regulatornih) troškova za poduzeća. Ako općine odluče uspostaviti zonu s nultom stopom emisija za taksije, moraju pojasniti učinak na pružatelje usluga u prometnoj odluci i to odvagati u odnosu na druge interese (vidjeti odjeljak 2.6.).

4.4. Preliminarni nadzor

Dana 1. prosinca 2023. nacrt Odluke podnesen je Senatu i Zastupničkom domu nizozemskog Parlamenta u svrhu preliminarnog nadzora na temelju članka 2.b Zakona o cestovnom prometu. Dana 11. rujna 2024. Zastupnički je dom pitao u kojoj je mjeri nacrt

Odluke usklađen s političkim namjerama. Na to je pitanje odgovoreno 8. listopada 2024. Taj je odgovor zatim stavljen na dnevni red rasprave Odbora o održivom prometu 17. listopada 2024. Odgovor nije doveo do daljnjih odgovora.

4.5. Obavijest [XX]

Nacrt ove Odluke dostavljen je Europskoj komisiji dana [XX] (obavijest broj XX), u skladu s člankom 5. stavkom 1. Direktive (EU) 2015/1535 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. rujna 2015. o utvrđivanju postupka pružanja informacija u području tehničkih propisa i pravila o uslugama informacijskog društva (SL L 241, 2015.).

U skladu s člankom 6. stavkom 1. prethodno navedene Direktive, nakon toga poštovalo se razdoblje mirovanja u trajanju od tri mjeseca, koje je isteklo [XX].

II. Napomene s objašnjenjima po člancima

Članak I. (RVV iz 1990.)

Dio A (članak 86.d RVV-a iz 1990.)

Poddijelovi 1. i 4.

Bivši znak za zonu zaštite okoliša i znak za zonu s nultom stopom emisija zamijenjeni su novim prometnim znakom koji označava zonu zaštite okoliša i/ili zonu s nultom stopom emisija s novom alfanumeričkom kombinacijom. Dopunski znakovi navedeni u Prilogu 1. ukazuju na to koja se kategorija vozila i vrsta zone primjenjuju. Moguće je kombinirati zonu zaštite okoliša i zonu s nultom stopom emisija. Zona zaštite okoliša, na području sa zonom s nultom stopom emisija, sada se može uspostaviti isključivo za osobne automobile s dizelskim motorom. U takvom se području na gospodarska vozila primjenjuje zona s nultom stopom emisija, a na osobne automobile s dizelskim motorom zona zaštite okoliša. U svim se slučajevima prometni znak C22e kombinira s jednim ili više dopunskih znakova (C22e1 do C22e10).

Poddio 1.

Nizozemska riječ „bussen” zamjenjuje se riječju „autobussen”. Pojam „autobussen” uvijek se podrazumijevao i definiran je u članku 1. RVV-a iz 1990. Također se navode u opisu dopunskih oznaka.

Poddio 2.

Stupanjem na snagu ove Odluke 1. siječnja 2026. prestaju važiti prijašnji stavci 2. i 3. članka 86.d, a ostali stavci bit će prenumerirani. U Odluci od 29. listopada 2019.²⁵ već je navedeno da će se izvorni stavci 2. i 3. prestati primjenjivati nakon 1. siječnja 2022., odnosno 1. siječnja 2025.

Poddio 3.

U ovom se dijelu članka navodi koji se dopunski znak (ili više njih) može postaviti. Kombinacije s drugim dopunskim znakovima nisu moguće za zone zaštite okoliša i zone s nultom stopom emisija. Dopunski znakovi C22e2, C22e4 i C22e5 imaju novo značenje. Ostali dopunski znakovi (C22e1 i C22e6 do C22e10) zamjenjuju postojeće dopunske znakove s istim značenjem.

Znak C22e2 ukazuje na to da se taksiji mogu dodati kao kategorija vozila na koju se primjenjuje zona s nultom stopom emisija.

Dopunski znakovi C22e4 i C22e5 omogućuju zonu zaštite okoliša koja se primjenjuje samo na osobne automobile s dizelskim motorom. Zbog toga se na području sa zonom s

²⁵ Odluka od 29. listopada 2019. o izmjeni Uredbe o prometnim pravilima i prometnim znakovima iz 1990., Uredbe o administrativnim odredbama o cestovnom prometu i Uredbe o registracijskim brojevima u vezi s usklađivanjem zona zaštite okoliša (Službeni list 2019., 398.).

nultom stopom emisija za gospodarska vozila također može primjenjivati zona zaštite okoliša za osobne automobile s dizelskim motorom.

Drugi novi dopunski znakovi zamjenjuju postojeće dopunske znakove i stoga imaju isto značenje kao i ranija verzija znakova. Dopunski znak C22e6 zamjenjuje stari znak C22a2, znak C22e7 zamjenjuje stari znak C22a3, znak C22e8 zamjenjuje stari znak C22a5, znak C22e9 zamjenjuje stari znak C22a7, a novi dopunski znak C22e10 zamjenjuje stari znak C22a9.

Još uvijek ne postoji dopunski znak C22e3. Taj se broj još ne upotrebljava kako bi se u budućnosti mogao dodati novi dopunski znak s novom kategorijom vozila na koju se primjenjuje zona s nultom stopom emisija.

Dio B (članak 86.e RVV-a iz 1990.)

Poddio 1.

Ovim se člankom uređuje koje se kategorije vozila mogu uključiti u zonu s nultom stopom emisija. U zonu s nultom stopom emisija smiju ulaziti samo gospodarska vozila, kamioni i taksiji s nultom stopom emisija. Ovim se člankom osigurava da se novi prometni znak C22e, koji se također primjenjuje na zone zaštite okoliša, može primjenjivati i na zone s nultom stopom emisija. Prilagodba teksta i novog prometnog znaka s dopunskim znakom omogućit će dodavanje taksija u zone s nultom stopom emisija. Kao i u slučaju zona zaštite okoliša, režim pristupa za zonu s nultom stopom emisija označen je prometnim znakom u kombinaciji s dopunskim znakom. Dopunski znak jasno ukazuje na koje se vozilo primjenjuje zona zaštite okoliša ili zona s nultom stopom emisija. Dopušteno je upotrebljavati samo dopunske znakove koji su ovdje uključeni u zoni zaštite okoliša ili zoni s nultom stopom emisija. Zona s nultom stopom emisija za taksije stoga uvijek mora biti popraćena zonom s nultom stopom emisija za gospodarska vozila i kamione. Dodatno vidjeti napomene s objašnjenjem u dijelu B poddijelovima 1 i 4.

Poddio 2.

Dopunski znakovi C22e1 i C22e2 označuju kategoriju vozila na koju se odnosi zona s nultom stopom emisija. Još nema prometnog znaka C22e3, pa se u budućnosti u zonu s nultom stopom emisija može dodati novi dopunski znak s dodatnom kategorijom vozila. Dopunski znak C22e1 ima isto značenje kao i stari dopunski znak C22c1. Novim dopunskim znakom C22e2 uspostavlja se zona s nultom stopom emisija koja se primjenjuje i na taksije.

Poddio 3.

Dodavanjem novih stavaka 8. i 9. uvodi se prijelazno razdoblje za određene taksije koji su već registrirani kao taksiji prije 1. siječnja 2026. i koji još nisu taksiji s nultom stopom emisija. To su taksiji s emisijskim razredom 5, koji zadržavaju pristup do 31. prosinca 2026., i taksiji s emisijskim razredom 6, koji zadržavaju pristup zoni s nultom stopom emisija taksija do 31. prosinca 2028. Izuzećem se osigurava da već registrirani taksiji mogu nastaviti ulaziti u zonu s nultom stopom emisija još nekoliko godina. Izuzeće nije namijenjeno taksijima koji su registrirani nakon stupanja na snagu mogućnosti uspostave zona s nultom stopom emisija.

Dio C

Budući da se postojeći znakovi za zonu okoliša i zonu s nultom stopom emisija zamjenjuju novim prometnim znakom s novim brojem, ovaj je članak izmijenjen.

Dio D

Kako bi se operatoru cestovnog prometa pružilo dovoljno vremena da prilagodi prometne znakove, prethodni prometni znakovi ostaju valjani dodatnih šest mjeseci. To ograničeno prijelazno razdoblje s jedne je strane odabrano kako općine ne bi bile izložene prevelikom opterećenju u vezi s novim znakovima, ali i kako bi se, s druge strane, građanima i poduzećima brzo ponudila ujednačenost novih prometnih znakova.

Dio E

Stari prometni znakovi za zone zaštite okoliša (C22a) i zone s nultom stopom emisija (C22c) zamjenjuju se novim prometnim znakom (C22e) s povezanim dopunskim znakovima. Kraj zone zaštite okoliša ili zone s nultom stopom emisija označen je novim prometnim znakom C22f.

Članak II. (BABW)

Dio A

(Članak 8. stavak 4. BABW-a)

Stari prometni znakovi C22a, za zone zaštite okoliša, odnosno C22c, za zone s nultom stopom emisija, zamjenjuju se novim prometnim znakom C22e. Taj novi znak, kao i prethodni znakovi C22a i C22c, može se postaviti samo s jednim ili više dopunskih znakova iz članka 86.d i 86.e RVV-a iz 1990. Budući da se dopunski znakovi C22e4 i C22e5 mogu postaviti samo u kombinaciji s dopunskim znakovima za zonu s nultom stopom emisija, zona zaštite okoliša za osobne automobile s dizelskim motorom može se uspostaviti samo u slučaju zone s nultom stopom emisija za gospodarska vozila i kamione ili taksije. Budući da ne postoji zona s nultom stopom emisija, i dalje postoji mogućnost uspostave zone zaštite okoliša za osobne automobile s dizelskim motorom i gospodarska vozila.

Dio B

(Članak 9. stavak 1. BABW-a)

Ovom izmjenom članka 9. stavka 1. BABW-a općine mogu postaviti riječ „zona” iznad novog prometnog znaka C22e, kao što je to prethodno bio slučaj sa znakovima C22a i C22c, uz, primjerice, naznaku predmetnog područja.

Članak III.

Ova Odluka stupa na snagu 1. siječnja 2026. Taj je datum odabran uz savjetovanje s općinama, predstavnicima sektora taxi-prijevoza i drugim relevantnim stranama te nakon proučavanja dostupnosti i troška vlasništva taksija s nultom stopom emisija. Datum stupanja na snagu uklapa se u sustav fiksnih datuma regulatornih promjena. Tim se datumom uzima u obzir minimalno razdoblje provedbe od tri mjeseca između objave i stupanja na snagu koje se na temelju Zakonika o međuadministrativnim odnosima [Code Interbestuurlijke Verhoudingen] primjenjuje na propise koji su izravno relevantni za lokalne i regionalne vlasti. Članak I. dio D stavlja se izvan snage 1. srpnja 2026.; vidjeti napomene s objašnjenjima za članak I. dio D.

DRŽAVNI TAJNIK ZA INFRASTRUKTURU I VODNO GOSPODARSTVO,