

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

TERVEZET, 2024-12-19

Rendelet

az 1990. évi RVV (közlekedési szabályokról és közúti jelzőtáblákról szóló rendelet) és a BABW (közúti közlekedésre vonatkozó közigazgatási rendelkezésekről szóló határozat) módosításáról a kibocsátásmentes övezetek taxikra való kiterjesztésével, valamint a környezetvédelmi övezetekre és a kibocsátásmentes övezetekre vonatkozó új közúti jelzőtábla és kapcsolódó kiegészítő táblák bevezetésével kapcsolatban

Az infrastruktúráért és vízgazdálkodásért felelős államtitkár 2024. január 23-i, lenW/BSK-számú ajánlása (Közigazgatási és Jogi Ügyek Osztálya) alapján; tekintettel a közúti közlekedésről szóló 1994. évi törvény (Wegenverkeerswet) 13. cikkének (1) bekezdésére és 14. cikkének (1) bekezdésére; meghallgatva az Államtanács tanácsadó részlege véleményét (sz. vélemény); tekintettel az infrastruktúráért és vízgazdálkodásért felelős államtitkár lenW/BSK- (Közigazgatási és Jogi Ügyek Osztálya) részletes jelentésére;

az alábbiakat hagytuk jóvá és rendeljük el:

I. CIKK

A közlekedési szabályokról és közlekedési jelzőtáblákról szóló 1990. évi rendelet a következőképpen módosul:

A

A 86d. cikk a következőképpen módosul:

1. Az (1) bekezdés szövege a következő:
Az 1. melléklet C22e jelű közúti jelzőtáblája szerinti, környezetvédelmi zóna miatti lezárás a dízelmotoros személygépkocsikra, haszongépjárművekre, tehergépkocsikra, illetve autóbuszokra vonatkozik.
2. A (2) és (3) bekezdést el kell hagyni, a (4)–(6) bekezdés számozása pedig (2)–(4) bekezdésre változik.

3. Az (új) (2) bekezdés szövege a következő:
A C22e közúti jelzőtábla alatt az 1. mellékletben felsorolt kiegészítő jelzőtáblákat (C22e4, C22e5, C22e6, C22e7, C22e8, C22e9 vagy C22e10) kell elhelyezni.
4. Az (új) (4) bekezdésben a „C22a” kifejezés helyébe a „C22e” kifejezés lép.

B.

A 86e. cikk a következőképpen módosul:

1. Az (1) bekezdés szövege a következő:
A kibocsátásmentes övezet miatt az 1. melléklet C22e jelzése szerinti lezárás a haszongépjárművekre és tehergépjárművekre, illetve taxikra vonatkozik, a kibocsátásmentes járművek kivételével.
2. A (2) bekezdés szövege a következő:
A C22e közúti jelzőtábla alatt az 1. mellékletben felsorolt C22e1 vagy C22e2 kiegészítő jelzőtáblákat kell elhelyezni.
3. Az (5) bekezdés a) pontjában az „5. bekezdés” helyébe a „3. bekezdés” szövegrész lép.
4. A cikk a következő két bekezdéssel egészül ki:

8. 2026. december 31-ig az (1) bekezdés nem alkalmazandó az 5. kibocsátási osztályba tartozó, 2026. január 1. előtt taxiként nyilvántartásba vett taxikra.
9. 2028. december 31-ig az (1) bekezdés nem alkalmazandó a 2026. január 1. előtt taxiként nyilvántartásba vett, 6. kibocsátási osztályba tartozó taxikra.

C.

A 87. cikkben a „C22a, C22c” szövegrész helyébe a „C22e” kifejezés lép.

D.

A szöveg a 96a. cikk után a következő új cikkel egészül ki:

96b. cikk

Azok a jelzőtáblák, melyeket a közlekedési szabályokról és a közúti jelzőtáblákról szóló 1990. évi rendeletnek, valamint a közúti közlekedésről szóló közigazgatási rendelkezésekről szóló határozatnak a kibocsátásmentes övezetek taxikra való kiterjesztésével, valamint a környezetvédelmi övezetekre és a kibocsátásmentes övezetekre vonatkozó új közúti jelzőtábla és kapcsolódó kiegészítő jelzőtáblák bevezetésével összefüggésben történő módosításáról szóló, 2025. X X-i rendelet [Besluit nul-emissiezone taxi en nieuw verkeersbord milieuzone en nul-emissiezone] (Törvények és rendeletek Közlönye, 2025, XXX.) hatálybalépése előtt helyeztek ki, és amelyek nem felelnek meg a jelen rendeletnek, a közlekedési szabályokról és közúti jelzőtáblákról szóló 1990. évi rendelet az e módosítás hatálybalépését megelőző napon hatályos változatának felelnek meg.

E.

A 1. melléklet a következőképpen módosul:

1. A C22a–C22d közúti jelzőtáblák és a kapcsolódó leírások hatályukat veszítik.
2. Az e rendelet 1. mellékletében meghatározott jelzőtáblák, leírások és számok a C22. sz. közúti jelzőtábla után kerülnek beillesztésre.

II. CIKK

A közúti közlekedésre vonatkozó közigazgatási rendelkezésekről szóló rendelet (BABW) a következőképpen módosul:

A.

A 8. cikk (4) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

Az 1990. évi RVV 1. melléklete szerinti C22e jelzőtáblához egy vagy több, az 1990. évi RVV 86d. és 86e. cikkében említett kiegészítő jelzőtábla elhelyezése kapcsolódik. A C22e4 és C22e5 kiegészítő jelzőtáblák csak a C22e1 vagy C22e2 kiegészítő jelzőtáblákkal együtt helyezhetők el.

B.

A 9. cikk (1) bekezdésében a „C6–C22c” szövegrész helyébe „C6–C22e” szövegrész lép.

III. CIKK

Ez a rendelet 2026. január 1-jén lép hatályba. Az I. cikk D pontja 2026. július 1-jén hatályát veszti.

Elrendelem ezen rendelet és a hozzá kapcsolódó indoklás Hivatalos Lapban történő közzétételét.

AZ INFRASTRUKTURÁLIS ÉS VÍZGAZDÁLKODÁSI ÁLLAMTITKÁR,

A közlekedési szabályokról és közúti jelzőtáblákról szóló 1990. évi rendeletnek és a közúti közlekedésre vonatkozó közigazgatási rendelkezésekről szóló határozatnak a kibocsátásmentes övezetek taxikra való kiterjesztésével, valamint a környezetvédelmi övezetekre és a kibocsátásmentes övezetekre vonatkozó új közúti jelzőtábla és kapcsolódó kiegészítő táblák bevezetésével összefüggésben történő módosításáról szóló rendelet I. cikke, E. része 2. alrészének 1. melléklete

Jelzőtábla

Leírás

C22e



Személygépkocsik, haszongépjárművek, tehergépkocsik, buszok, illetve taxik előtt a kibocsátási követelmények miatt elzárva (környezetvédelmi övezet vagy kibocsátásmentes övezet)

Jelzőtábla

Leírás

C22e1



Kiegészítő jelzőtábla a C22e esetében: kibocsátásmentes zóna kibocsátásmentes haszongépjárművek és tehergépjárművek számára

Jelzőtábla

Leírás

C22e2

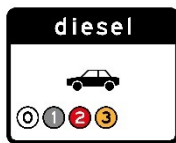


Kiegészítő jelzőtábla a C22e esetében: kibocsátásmentes zóna kibocsátásmentes haszongépjárművek, tehergépjárművek és taxik számára

Jelzőtábla

Leírás

C22e4

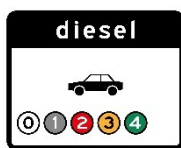


Kiegészítő jelzőtábla a C22e esetében: környezetvédelmi övezet 4-6. kibocsátási osztályba tartozó, dízelüzemű személygépkocsik számára

Jelzőtábla

Leírás

C22e5

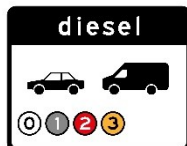


Kiegészítő jelzőtábla a C22e esetében: környezetvédelmi övezet az 5. és 6. kibocsátási osztályba tartozó, dízelüzemű személygépkocsik számára

Jelzőtábla

Leírás

C22e6

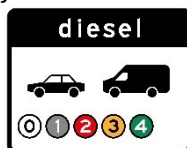


Kiegészítő jelzőtábla a C22e esetében: környezetvédelmi övezet a 4-6. kibocsátási osztályba tartozó, dízelüzemű személygépkocsik és haszongépjárművek számára

Jelzőtábla

Leírás

C22e7

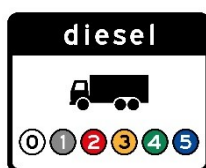


Kiegészítő jelzőtábla a C22e esetében: környezetvédelmi övezet az 5. és 6. kibocsátási osztályba tartozó, dízelüzemű személygépkocsik és haszongépjárművek számára

Jelzőtábla

Leírás

C22e8

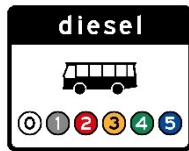


Kiegészítő jelzőtábla a C22e esetében: környezetvédelmi övezet a 6. kibocsátási osztályba tartozó tehergépjárművek számára

Jelzőtábla

Leírás

C22e9

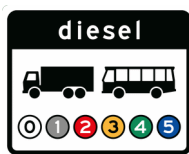


Kiegészítő jelzőtábla a C22e esetében: környezetvédelmi zóna a 6. kibocsátási osztályba tartozó autóbuszok számára

Jelzőtábla

Leírás

C22e10



Kiegészítő jelzőtábla a C22e esetében: környezetvédelmi övezet a 6. kibocsátási osztályba tartozó tehergépjárművek és buszok számára

Jelzőtábla

Leírás

C22f



A kibocsátási követelmények miatti lezárás vége (környezetvédelmi övezet vagy kibocsátásmentes zóna)

INDOKOLÁS

I. ÁLTALÁNOS RÉSZ

1. Bevezetés

Ez a rendelet két módosítást vezet be. Először is lehetővé kell tenni a közútkezelő számára, hogy a kibocsátásmentes zóna alkalmazását a taxikra is kiterjessze. Ehhez a jelzések megváltoztatására is szükség van. Olyan új közúti jelzőtáblát dolgoztak ki, amely nemcsak a taxik számára a kibocsátásmentes övezet létrehozását teszi lehetővé, hanem új közúti jelzőtáblaként is szolgál mind a környezetvédelmi övezetek, mind az (egyéb) kibocsátásmentes övezetek számára. Ez utóbbi a rendelet másik módosítása. A környezetvédelmi övezetekre és a kibocsátásmentes övezetekre vonatkozóan külön-külön rendelkezésre álló jelenlegi közúti jelzőtáblákat új, időtálló közúti jelzőtáblával kell felváltani, a kapcsolódó új kiegészítő jelzőtáblákkal együtt. Az új kiegészítő jelzőtáblák lehetővé teszik a haszongépjárművek, teherautók és esetleg taxik kibocsátásmentes övezetét létrehozó települések számára, hogy fenntartsák a dízelüzemű személygépkocsikra vonatkozó meglévő környezetvédelmi övezetüket. A jelzőtáblák bevezetése nem teremt új lehetőségeket a települések számára környezetvédelmi övezetek kialakítására. A taxik kibocsátásmentes övezetekbe való felvételét e fejezet 2. szakasza fejti ki részletesebben. Az új közúti jelzőtáblát és a kapcsolódó kiegészítő jelzőtáblákat a 3. szakasz ismerteti részletesebben.

2. A taxikra vonatkozó kibocsátásmentes övezetek jelentése

2.1. Kibocsátásmentes övezetek bevezetése taxik számára

Ez a rendelet a közlekedési szabályokról és közlekedési jelzőtáblákról szóló 1990. évi rendeletet (RVV 1990) módosítja, hogy lehetővé tegye a települések számára, hogy helyi szinten kibocsátásmentes övezetet hozzanak létre a taxik számára. A kibocsátásmentes övezettel a települések a szennyező járműveket a településük egyes részeiről kitilthatják. Ez csökkenti az üvegházhatású gázok és az úgynevezett közlekedési kibocsátások, például a nitrogén-dioxid és a szálló por kibocsátását, ezáltal hozzájárulva

a levegőminőség javításához. 2019-ben az önkormányzatok lehetőséget kaptak arra, hogy 2025-ig kibocsátásmentes övezetet vezessenek be a haszongépjárművek¹ és tehergépkocsik számára². Ez a rendelet lehetővé teszi a települések számára, hogy közlekedési rendelet útján a kibocsátásmentes övezetüket a taxikra is kiterjesszék.

Ez a rendelet átmeneti intézkedésekről és mentességekről is rendelkezik.

2.2. Áttekintés

2.2.1. Előzetes szakasz és a probléma felvázolása

A központi kormány aláírta a Tiszta Levegő Megállapodást [Schone Lucht Akkoord]³. A rossz levegőminőség egyik fő okát a fosszilis üzemanyaggal működő járművek jelentik. A zéró kibocsátású városi logisztikáról szóló zöld megállapodásban [Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek] ezért 2014-ben megállapodás született arról, hogy 2025-től folyamatosan a zéró kibocsátású városi logisztikának adnak teret⁴. Ez csökkenti a közlekedésből származó kibocsátást, javítja a városi levegő minőségét, és hozzájárul az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentéséhez. 2019-ben a Klímaegyezmény [Klimaatakkoord] 30-40 településen kibocsátásmentes övezetek bevezetését írta elő a városi logisztika számára (haszongépjárművek és tehergépjárművek)⁵. A 2. megjegyzésben hivatkozott rendelet jogszabályba foglalja a haszongépjárművek és tehergépjárművek kibocsátásmentes övezeteit. A 2023. június 29-i rendelettel, amely a közlekedési szabályokról és közlekedési jelzőtáblákról szóló 1990. évi rendeletet a kibocsátásmentes övezetekre vonatkozó ideiglenes feltételekkel és átmeneti rendelkezésekkel összefüggésben módosította (a kibocsátásmentes övezetekről szóló átmeneti rendelet), az e járművek kibocsátásmentes övezeteire vonatkozó szabályok további pontosítására került sor⁶.

A haszongépjárművek és teherautók mellett a fosszilis üzemanyaggal működő taxik is hozzájárulnak a városi területek rossz levegőminőségének problémájához. A városi logisztikával kapcsolatos végrehajtási menetrend ezért 2021-ben előírta, hogy meg kell vizsgálni, hogy a kibocsátásmentes zónák a taxikra is alkalmazhatók-e⁷. A haszongépjárművekre, tehergépjárművekre és taxikra vonatkozó kibocsátásmentes övezetek fontos lépést jelentenek a nulla kibocsátású közúti közlekedés 2050-ig történő megvalósítása felé⁸.

2019 óta konzultációk folynak az önkormányzatok, a központi kormányzat, a taxiágazat képviselői, valamint más állami és magánfelek között a kibocsátásmentes taxis szállításról. Ennek eredményeként 2022. áprilisban aláírták a kibocsátásmentes taxis szállításról szóló keretmegállapodást (a továbbiakban: keretmegállapodás)^{9,10}. E

¹ Az 1990. évi RVV VB. fejezetében már más meghatározás vonatkozik a haszongépjárművekre. Az RVV VB. fejezet és e magyarázó megjegyzés tekintetében a haszongépjárművek olyan könnyű haszongépjárművek, amelyek megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 3 500 kg-ot.

² A közlekedési szabályokról és közlekedési jelzőtáblákról szóló 1990. évi rendeletnek, a közúti közlekedésről szóló közigazgatási rendelkezésekről szóló rendeletnek és a forgalmi rendszámokról szóló rendeletnek a környezetvédelmi övezetek harmonizációjával összefüggésben történő módosításáról szóló 2019. október 29-i rendelet (Törvények és rendeletek Közlönye 2019, 398).

³ Parlamenti lapok II 2019/20., 30175, 343. sz.

⁴ Parlamenti lapok II 2014/15., 33043, 38. sz.

⁵ Parlamenti lapok II 2018/19., 32813, 342. sz.

⁶ A 2023. június 29-i rendelet a közlekedési szabályokról és közlekedési jelzőtáblákról szóló 1990. évi rendeletnek a kibocsátásmentes övezetekre vonatkozó ideiglenes feltételekkel és átmeneti rendelkezésekkel összefüggésben történő módosításáról (a kibocsátásmentes övezetekről szóló átmeneti rendelet) (Törvények és rendeletek Közlönye, 2023., 241. szám).

⁷ Parlamenti lapok II 2020/21., 31209, 226. sz.

⁸ Parlamenti lapok II 2018/19., 32813, 342. sz.

⁹ Parlamenti lapok II 2022/23., 30175, 420. sz.

¹⁰ A keretmegállapodást a Holland Királyi Közlekedési Szövetség (KNV), az Uber, a Bolt, a SchipholTaxi, az ElaadNL, a Leaseplan, a Holland Fenntartható Energia Szövetség (NVDE), Amsterdam, Hága, Eindhoven, Rotterdam és Tilburg önkormányzatai, valamint az Infrastrukturális

keretmegállapodás aláírásával a központi kormányzat kifejezte azon szándékát, hogy jogilag lehetővé tegye a kibocsátásmentes övezetek taxik számára történő bevezetését. A jelen rendelet ennek a továbbfejlesztése. A kibocsátásmentes övezetek jogi szabályozására irányuló szándék mellett a keretmegállapodás aláírásával megállapodások születtek a kibocsátásmentes taxis közlekedés megvalósításához szükséges kötelezettségvállalásokról és intézkedésekről. Az önkormányzatok például hozzájárulnak a megfelelő töltőinfrastruktúra rendelkezésre állásához, és a felek együttműködnek azoknak a kommunikációs eszközöknek a kidolgozásában, amelyekkel a taxitársaságokat, a járművezetőket és az utasokat a taxik kibocsátásmentes zónáinak bevezetéséről tájékoztatják.

2.2.2. Kibocsátásmentes zónák kijelölése taxik számára

Ez a rendelet lehetővé teszi a települések számára, hogy kibocsátásmentes zónákat vezessenek be a taxik számára, amelynek eredményeként a 2025. december 31. után taxiként nyilvántartásba vett és fosszilis üzemanyaggal működő valamennyi jármű kitalálható ebből a zónából. A továbbiakban csak a zero kibocsátású, Z kibocsátási osztályba tartozó taxik léphetnek be a zónákba. A 2026 előtt taxiként nyilvántartásba vett járművekre átmeneti rendelkezések vonatkoznak majd (lásd a 2.2.4. pontot).

A határozatot, amely a települések számára megadta annak lehetőségét, hogy a 2026. január 1-jétől nyilvántartásba vett taxikat kitaláltsa, a taxiágazat képviselőivel és más érintett felekkel konzultálva hozták meg. Fontos, hogy a kibocsátásmentes taxizásra való átállás megvalósítható legyen a szereplők számára. Ezért összehasonlították a taxijárművek tulajdonlásával járó összes költséget (beszerzési és üzemeltetési költség), és arra a megállapításra jutottak, hogy a legtöbb modell esetében a kibocsátásmentes modell tulajdonlásával kapcsolatos összköltség már most alacsonyabb, mint egy hasonló, fosszilis üzemanyaggal működő modellé. A kibocsátásmentes járművek teljes tulajdonlási költsége a jövőben várhatóan még tovább csökken. A tulajdonlási költség mellett a taxik átlagos amortizációs idejét és a kibocsátásmentes modellek rendelkezésre állását is figyelembe vették abban a határozatban, amely lehetőséget biztosított a települések számára a 2026. január 1-jétől nyilvántartásba vett taxik kitalálására.

A kibocsátásmentes övezetek viszonylag egyszerű eszközt jelentenek a települések számára a közlekedésből származó kibocsátások csökkentésére, a levegőminőség javítására és a zajszennyezés csökkentésére, ezáltal javítva a településen az életminőséget. A települések számára a zónák betartatása viszonylag könnyen érvényesíthető a rendszámtáblák alapján, például kamerákkal és automatikus rendszámfelismeréssel; ANPR). Az önkormányzatok mellett a keretmegállapodás többi részes fele is jelezte, hogy a kibocsátásmentes taxiközlekedés ösztönzésére a kibocsátásmentes övezeteket részesítik előnyben.

A taxik kibocsátásmentes zónái összeegyeztethetők a haszongépjárművek és tehergépjárművek kibocsátásmentes zónáival. Csak a haszongépjárművekre és tehergépjárművekre kibocsátásmentes övezetet létrehozott települések hozhatnak létre kibocsátásmentes zónát a taxik számára, és adott településen a taxik kibocsátásmentes zónája földrajzilag megegyezik a haszongépjárművek és tehergépjárművek kibocsátásmentes zónájával. Ez hozzájárul a szakpolitika egyértelműségéhez, és biztosítja, hogy ugyanazokat a végrehajtási eszközöket, mentességeket és kommunikációt lehessen alkalmazni, mint a haszongépjárművek és a tehergépjárművek esetében.

A kibocsátásmentes zónák kijelölésének másik oka az, hogy azok *minden* taxira vonatkoznak. Nem tesznek különbséget a leintett (taxiállomáson vagy az utcán leintett) és a lefoglalt (telefonon vagy alkalmazáson keresztül lefoglalt) taxik között.

2.2.3. A kibocsátásmentes övezetek hatása a taxikra

Hollandiában több mint 35 000 taxi működik, főként városi területeken.¹¹ A taxik évente háromszor annyi kilométert tesznek meg, mint a hagyományos személygépkocsik, és a taxik több mint 60 %-a dízel üzemanyaggal működik¹². A taxik egyre nagyobb százaléka nulla károsanyag-kibocsátású¹³. A kibocsátásmentes taxiövezetek bevezetése tovább gyorsíthatja a kibocsátásmentes taxiközlekedésre való átállást. Ha olyan területen vezetnek be kibocsátásmentes övezetet, ahol taxisok működnek, ez arra ösztönözheti őket, hogy (már korábban) kibocsátásmentes járművet válasszanak.

Azzal, hogy a taxik számára kibocsátásmentes zónákat hoznak létre, pozitív hatást gyakorolnak az emberekre, az állatokra és a növényekre azokon a területeken, ahol taxik közlekednek. A zónákkal csökken a fosszilis üzemanyaggal működő taxik száma, ami a közlekedésből származó kibocsátások csökkenéséhez, a levegőminőség javulásához, a zajszennyezés csökkenéséhez és ezáltal a városi területeken az életminőség javulásához vezet. A kibocsátásmentes övezetek szintén hozzájárulnak az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentéséhez. Az, hogy a taxik kibocsátásmentes zónái ezekhez a célkitűzésekhez pontosan miként járulnak hozzá, az e zónák bevezetése mellett döntő települések számától, a zónák méretétől és a helyi közlekedési helyzettől függ. A keretmegállapodás aláírásával Amszterdam, Hága, Eindhoven, Rotterdam és Tilburg települések kifejezték egy ilyen övezet létrehozására irányuló szándékukat. Haarlemmermeer települése most csatlakozott. Ez azt jelenti, hogy a taxis piac egy igen nagy része le lett fedve¹⁴. A törekvéshez pedig több további település, illetve önkormányzat is csatlakozhat.

Ha a települések kibocsátásmentes övezetet vezetnek be a taxik számára, ez hatással lesz az övezetben működő taxisokra. Azoknak a szereplőknek (taxiüzemeltetőknek), akik még mindig fosszilis üzemanyaggal működő taxit vezetnek, be kell ruháznuk egy kibocsátásmentes modellbe, ha továbbra is az övezetben kívánnak közlekedni. Az átmeneti intézkedések amennyire csak lehet, igazodnak a taxiüzemeltetők természeti beruházásainak időzítéséhez (lásd a 2.2.4. pontot). A legtöbb modell esetében a kibocsátásmentes taxi tulajdonlási költsége már most alacsonyabb, mint egy hasonló, fosszilis üzemanyaggal működő modellé. A beszerzési költségek egyes esetekben magasabbak lehetnek, de a szereplők számára e költségeknek meg kell térülniük¹⁵.

Azok a taxiüzemeltetők, akik a zónákban közlekednek, de (még) nem tudnak megfelelni a zónákba való behajtás követelményeinek (belépési feltételek), bizonyos esetekben mentességet kérhetnek. A harmonizált mentességi politika végrehajtásával és a mentességi kérelmek központi ügyintézési pontjának létrehozásával az önkormányzatok megpróbálják alacsony szinten tartani a gazdasági szereplőkre háruló szabályozási és adminisztratív terheket (lásd a 2.4. pontot).

Azoknak az önkormányzatoknak, amelyek kibocsátásmentes övezeteket vezetnek be a taxik számára, ennek megvalósításáról gondoskodniuk kell (lásd a 2.5. pontot). Az önkormányzatoknak mentességi politikát is ki kell dolgozniuk. Azok a települések, amelyek kibocsátásmentes övezetet kívánnak bevezetni a taxik számára, jelezték, hogy mentességi hatáskörüket a nulla kibocsátású zónák alóli mentességek központi irodájára [Centraal Loket ontheffingen nul-emissiezones] kívánják átruházni, amely a Városi Logisztika Végrehajtási Menetrendjének keretében kerül létrehozásra (lásd a 2.4. pontot).

¹¹ A taxik negyedét-harmadát ún. lakossági taxis személyszállításra használják, míg a többi taxit úgynevezett célcsoport-szállításra veszik igénybe: például tanulók, idősek és betegek szervezett szállítására.

¹² Források: Holland Statisztikai Hivatal (CBS) és a Holland Járműhatóság (RDW).

¹³ 2024 szeptemberében az összes taxi több mint 26 %-a volt kibocsátásmentes, szemben az 1,5 évvel korábbi 16 %-kal. A 2024 első hónapjaiban taxiként nyilvántartásba vett, újonnan vásárolt járművek több mint fele kibocsátásmentes. Forrás: RDW.

¹⁴ Az egyes településeken működő taxik pontos száma nem ismert. A CBS elemzése szerint a legtöbb taxikilométert Amszterdamban teszik meg, és az összes taxikilométer közel felét Észak-Hollandiában, Dél-Hollandiában és Észak-Brabantban teszik meg.

¹⁵ A célcsoport szállításában a szerződéses megállapodások határozzák meg a beruházás időzítését és a beszerzési költségek megtérülésének idejét.

Az önkormányzatok szabadon dönthetnek arról, hogy bevezetik-e a kibocsátásmentes övezetet a taxik számára. A zóna létrehozása ezt követően közlekedési rendelet útján kerül megvalósításra. Az előbb említett rendeletben az önkormányzat alátámasztja az övezet hatékonyságát és arányosságát, figyelembe veszi a lakosokra, a taxiüzemeltetőkre és a járművezetőkre gyakorolt hatást, és megvizsgálja, hogy valamennyi előfeltétel teljesül-e. Emellett az önkormányzat a taxik számára a kibocsátásmentes zóna bevezetésének kérdését más olyan intézkedésekkel szemben is megvizsgálja, amelyek a levegőminőséget és az életminőséget javítják. Azok az önkormányzatok, amelyek aláírták a keretmegállapodást, a KNV-vel és a helyi taxiüzemeltetőkkel konzultálva cselekvési tervet dolgoztak ki a taxik kibocsátásmentes övezetének bevezetésére. A közlekedési rendelet elfogadására vonatkozó követelmények azt is biztosítják, hogy az önkormányzatok kellő gondossággal hozzanak döntést a taxik kibocsátásmentes övezetének létrehozásáról. Az Urban Logistics Expert Pool Cooperation Project (SPES) támogatja az önkormányzatokat abban, hogy közlekedési rendeleteket hozzanak, és ehhez rendeletmintákat biztosít.

2.2.4. A 2026 előtt nyilvántartásba vett taxikra vonatkozó átmeneti rendelkezések

Azoknak a taxisoknak, akik az elmúlt években fosszilis üzemanyaggal működő járműbe ruháztak be, még néhány évük van arra, hogy áttérjenek egy kibocsátásmentes változatra. A taxik kibocsátásmentes zónaiba való belépési feltételek a következők:

- a 2026. január 1-jétől taxiként nyilvántartásba vett valamennyi új vagy használt járműnek nulla kibocsátásúnak kell lennie ahhoz, hogy az övezetben közlekedhessen.
- a 2026. január 1. előtt nyilvántartásba vett, 5. kibocsátási osztályba tartozó taxik 2027. január 1-jéig léphetnek be a zónába.
- a 2026. január 1. előtt nyilvántartásba vett, 6. kibocsátási osztályba tartozó taxik 2029. január 1-jéig léphetnek be a zónába¹⁶.

A zónába való behajtás követelményei (belépési feltételek) a keretmegállapodás részes feleivel konzultálva kerültek meghatározásra. A cél az egyensúlyi helyzet megteremtése volt egyrészt a forgalomból származó kibocsátások csökkentéséhez való jelentős hozzájárulás elérése, másrészt a taxiüzemeltetők számára a megvalósíthatóság között. Figyelembe vettük a tulajdonlás összköltségét, a taxiknál az amortizációs időt és a kibocsátásmentes taxik elérhetőségét.

A belépési feltételek a taxik valamennyi kibocsátásmentes zónájára vonatkoznak, függetlenül attól, hogy adott önkormányzat mikor vezet be ilyen zónát.

2.3. A kerekesszékek számára akadálymentesített taxik mentessége

A kerekesszékek számára akadálymentesített taxik tulajdonosai gyakran még nem tudják teljesíteni a kibocsátásmentes zónákra vonatkozó belépési feltételeket. Megfizethető, kibocsátásmentes, kerekesszékek számára akadálymentesített taxik még nem állnak rendelkezésre kellő számban. Ezért a kerekesszékek számára akadálymentesített taxik 2030-ig mentesülnek az alól, hogy a taxikat a kibocsátásmentes övezetekből kizárják. A kerekesszékek számára akadálymentesített taxik a járműnyilvántartásban az SH karosszériakóddal, mint a kerekesszékek számára akadálymentesített taxik különleges rendeltetésének megjelölésével, vagy a 70, 145, 146, 147 vagy 149 különleges kóddal szerepelnek. A mentesség lejártát 2028-ban felül kell vizsgálni annak meghatározása érdekében, hogy 2030-tól elegendő megfizethető, kibocsátásmentes modell áll-e rendelkezésre.

2.4. Harmonizált mentességi politika

A kerekesszékek számára akadálymentesített taxik tulajdonosain kívül valószínűleg más taxiüzemeltetők is vannak, akik (még) nem tudnak megfelelni a kibocsátásmentes

¹⁶ A kibocsátási osztály azt jelzi, hogy egy jármű mennyire szennyező. Alapszabályként elmondható, hogy minél magasabb a kibocsátási osztály, annál kevesebb szennyező anyag kerül kibocsátásra.

zónákba való behajtás feltételeinek. Bizonyos esetekben e taxik tulajdonosai mentességet kérhetnek a kibocsátásmentes övezetekben való közlekedéshez. Nem célszerű, hogy a különböző települések gazdasági szereplői eltérő mentességi politikákkal és eltérő kérelmezési eljárásokkal szembesüljenek. Ezért azok az önkormányzatok, amelyek a taxik számára kibocsátásmentes zónát vezetnek be, az Infrastrukturális és Vízgazdálkodási Minisztériummal közösen megállapodnak egy olyan harmonizált mentességi politikáról, amelyet az önkormányzatok együttesen hajtanak végre. Ez vonatkozik például a kibocsátásmentes övezetbe való belépésre vonatkozó napi mentességekre, amelyet évente többször is igénybe vehetnek. Ezenkívül megállapodásokat kötnek a mentességek hosszabb időtartamra történő megadásáról, például abban az esetben, ha egy üzemeltető csődbe megy, vagy ha egy üzemeltető olyan kibocsátásmentes járművet vásárolt, amelyet még nem szállítottak le.

A célcsoport-szállítást, például a tanulók, az idősek és a betegek taxival történő célzott szállítását is figyelembe veszik. Azoknak az önkormányzatoknak, amelyek a taxik számára kibocsátásmentes zónát kívánnak bevezetni, gondoskodniuk kell a célcsoportok szállítási szolgáltatásának kibocsátásmentes alapon történő beszerzéséről. Az övezetekben olyan célcsoport-szállítási szolgáltatásról is gondoskodni kell, amelyet például a környező települések vagy más felek vesznek igénybe. Előfordulhat, hogy a szállítás egy része (még) nem felel meg a kibocsátásmentes zónákba való behajtás feltételeinek az érintett féllel még folyamatban lévő egyeztetések miatt. E csoportról összegzés készült az Infrastrukturális és Vízgazdálkodási Minisztérium és azon önkormányzatok nevében, amelyek kibocsátásmentes zónát hoznak létre a taxik számára. Az önkormányzatok együttműködnek és konzultálnak az ágazattal a mentesség megszerzéséhez szükséges feltételek kidolgozása kérdésében.

A tervek szerint a mentességeket a kibocsátásmentes övezetek alóli mentességek központi ügyintézési pontja értékeli ki, amelyet a városi logisztika végrehajtási menetrendjének részeként hoznak létre. Azok az önkormányzatok, amelyek kibocsátásmentes zónát vezetnek be a taxik számára, jelezték, hogy mentességi hatáskörüket a központi ügyintézési pontra ruházzák át. Az üzemeltetők ezt követően ehhez a pulthoz fordulhatnak, hogy mentességet kérjenek egy vagy több olyan településre, ahol kibocsátásmentes övezetet hoztak létre. Ez biztosítja a mentességi politika egységességét, az egyértelműséget, valamint a taxiüzemeltetőkre és magukra az önkormányzatokra háruló adminisztratív terhek csökkentését.

2.5. Végrehajtás, felügyelet és betartatás

A kibocsátásmentes övezetbe való belépéskor az ellenőrzést az önkormányzat végzi a rendszámtábla alapján, általában kamerák és automatikus rendszámfelismerő rendszer (ANPR) segítségével, vagy speciális ellenőrök kiküldésével. A kibocsátásmentes zóna lezárásának megsértése a közlekedési szabályok közigazgatási végrehajtásáról szóló törvény (Mulder Act) szerinti bírság kiszabásához vezethet. Az igazságügyi és biztonsági miniszter előmozdítja e szabálysértésnek a Mulder-törvénybe mint pénzbírsággal sújtható cselekménynek a felvételét.

2.6. Adminisztratív terhek és megfelelési költségek

Hollandiában mintegy 10 000 taxit használnak lakossági taxis személyszállításra¹⁷. Háromnegyedük valószínűleg (időnként) azoknak a településeknek a területén közlekedik, amelyek kibocsátásmentes zónát kívánnak létrehozni a taxik számára. 2024 szeptemberében az összes taxi több mint 26 %-a már kibocsátásmentes volt, és ez az arány még magasabb azokon a településeken, amelyek kibocsátásmentes zónát kívánnak létrehozni a taxik számára. A többi taxi túlnyomó többsége az 5-ös vagy a 6-os kibocsátási osztályba tartozik. E taxik tulajdonosai számára lehetővé kell tenni, hogy az elkövetkező években kihasználják az átmeneti intézkedésekben foglaltakat. Ha egyébként is beruháznának egy új járműbe (a jármű amortizációs ideje miatt), a kibocsátásmentes zónák taxik számára történő bevezetése arra ösztönözné őket, hogy kibocsátásmentes járművet válasszanak. Ez a rendelet nem ró további adminisztratív terheket vagy megfelelési költségeket e csoportra.

Lesz egy olyan kis csoport a taxisok körében, hozzávetőleges becslés szerint 500 és 700 közötti szereplővel, akikre ez nem vonatkozik. Ha kibocsátásmentes övezetben kívánnak közlekedni, akkor előre be kell ruházniuk egy kibocsátásmentes járműbe, és így további adminisztratív terhekkel és megfelelési költségekkel kell számolniuk. Ezek a költségek magukban foglalják egy új jármű megvásárlását, valamint minden olyan költséget, amely a jármű taxiként történő nyilvántartásba vétele és a rendszámnak az önkormányzat felé történő továbbítása során felmerülhet. Egy munkaórával és 47 eurós órabérrel számolva, a taxisok e csoportja számára a teljes adminisztratív teher egyszeri alapon legfeljebb 32 900 EUR (700 x 47 EUR).

A taxisok azon kis csoportja mellett, akik idő előtt beruháznak egy kibocsátásmentes járműbe, a jogosult taxiüzemeltetők mentességének kérelmezésével kapcsolatban is felmerülnek költségek. A várható mentességek száma és a kérelmezési eljárás további kiértékelést igényel. Várhatóan évente néhány száz mentességi kérelmet nyújtanak majd be. Évente 300 mentességi kérelemmel számolva, amelyek mindegyike átlagosan fél órát vesz igénybe, az adminisztratív teher évi 7 050 EUR.

¹⁷ A célcsoport közlekedéséhez használt taxik esetében a központi kormányzat és az önkormányzatok 2025-ig el kívánják érni a célcsoport esetében a kibocsátásmentes szállítást. Továbbra is létezhetnek olyan célcsoportszállítások, amelyek még nem zero kibocsátásúak, és amelyek a taxik kibocsátásmentes zónáiban működnek. Azok az önkormányzatok, amelyek kibocsátásmentes zónát hoznak létre a taxik számára, kidolgozzák az e csoportra vonatkozó mentesség megszerzésének feltételeit.

3. A környezetvédelmi övezetekre és a kibocsátásmentes övezetekre vonatkozó új közúti jelzőtábla tartalma

3.1. Az új közúti jelzőtábla és a kapcsolódó kiegészítő jelzőtáblák bevezetése és háttere

A magyarázó megjegyzések e része a környezetvédelmi övezetet vagy kibocsátásmentes övezetet jelző közúti jelzőtáblák kiigazítására vonatkozik.

Mind a környezetvédelmi övezetek, mind a kibocsátásmentes övezetek az éghajlat-politikai és levegőminőségi célkitűzések elérésének eszközei. Ahhoz, hogy ilyen zónát létre lehessen hozni, közúti jelzőtáblára van szükség, amely jelzi a zónát, és meghatározza, hogy a zóna mely járművekre vonatkozik. Ez a rendelet a környezetvédelmi és kibocsátásmentes övezetekre vonatkozó korábbi közúti jelzőtáblákat egy új, jövőbe mutató közúti jelzőtáblával váltja fel, a kapcsolódó kiegészítő jelzőtáblákkal együtt.

A közúti jelzőtáblák kiigazításának három oka van:

- Először is, a kibocsátásmentes övezetre korábban létrehozott¹⁸ közúti jelzőtáblát (C22c) kifejezetten a haszongépjárművek és tehergépjárművek kitiltására tervezték. Ennek a jelzésnek a megjelenése miatt más járműkategóriák nem adhatók a jelzőtáblához. Ez problémát jelent, mivel a taxik (lásd a 2. szakaszt) a kibocsátásmentes zónákba is beemelhetők. Annak érdekében, hogy a jövőben taxikat és esetleg más járműveket is hozzá lehessen adni a forgalmi jelzéshez, most egy általánosabb jelzést terveztek. A kibocsátásmentes övezetekre vonatkozóan korábban létrehozott közúti jelzőtábla gyakorlatilag és jogilag nem volt használható a rajta ábrázolt haszongépjárművektől és tehergépjárművektől eltérő járműkategóriákra.
- A (kiegészítő) jelzőtáblák kiigazításának másik oka az, hogy ha a haszongépjárművek és tehergépjárművek kibocsátásmentes zónáját a régi jelzőtáblákkal és a dízelüzemű személygépkocsik környezetvédelmi zónájával együtt hoznák létre, a különböző (kiegészítő) jelzőtáblák ellentmondások lennének a haszongépjárművek tekintetében. A jelzések kiigazításával mind a haszongépjárművek és tehergépjárművek kibocsátásmentes övezete, mind a dízelüzemű személygépkocsik környezetvédelmi övezete létrehozható.
- Végül a két fő jelzőtábla különböző kiegészítő jelzőtáblákkal való együttes használata zavaros jelzésekhez és az úthasználók számára az egyértelműség hiányához vezetne.

Az új közúti jelzőtáblát az 1990. évi RVV-ben szereplő valamennyi kibocsátással kapcsolatos zónában használni kell. Ez lehetővé teszi mind a környezetvédelmi zóna, mind a kibocsátásmentes zóna feltüntetését a kapcsolódó kiegészítő jelzések segítségével. A közúti jelzőtábla időtálló, így a fő jelzőtábla megváltoztatása nélkül végül más járműkategóriákra is létre lehet hozni kibocsátásmentes zónát¹⁹. A jelen rendelet lehetővé teszi a taxik felvételét a kibocsátásmentes övezetekbe való behajtás feltételrendszerébe.

¹⁸ A közlekedési szabályokról és közlekedési jelzőtáblákról szóló 1990. évi rendeletnek, a közúti közlekedésről szóló közigazgatási rendelkezésekről szóló rendeletnek és a forgalmi rendszámról szóló rendeletnek a környezetvédelmi övezetek harmonizációjával összefüggésben történő módosításáról szóló, 2019. október 29-i rendelet (Törvények és rendeletek Közlönye, 2019, 398).

¹⁹ Az új járműkategóriákra vonatkozó kibocsátásmentes övezet létrehozása csak az 1990. évi RVV szövegének és a közúti jelzőtáblák leírásának módosítása után lehetséges. Ezzel az új, időtálló kialakítással mind az adminisztratív terhek, mind az önkormányzati költségek csökkennek a jelenlegi rendszerhez képest. Jelen rendelet lehetővé teszi a taxik számára egy kibocsátásmentes zóna bevezetését.

Emellett a módosítás elválasztja a dízelüzemű személygépkocsikra vonatkozó környezetvédelmi övezetet a haszongépjárművektől, lehetővé téve a személygépkocsikra vonatkozó külön környezetvédelmi övezet fenntartását vagy a haszongépjárművekre és tehergépjárművekre vonatkozó kibocsátásmentes övezettel kombinált környezetvédelmi övezet létrehozását.

Autonóm fejlesztések

A taxik kivételével, az új közúti jelzőtábla nem módosítja a meglévő belépési feltételrendszereket, illetve az azokkal kapcsolatos megállapodásokat²⁰. 2025-re számos kiegészítő jelzés hatályát fogja veszteni²¹. Mivel e rendelet a fenti időpont után lép hatályba, az előbbi jelzéseket nem kell új kiegészítő jelzésekkel helyettesíteni. Ezek a C22a1, C22a4, C22a6 és C22a8 kiegészítő jelzőtáblák.

3.2. Áttekintés

Az új közúti jelzőtábla egy főtáblából áll, amely egy jelenlegi tiltótábla változata (C6: a kettőnél több kerékkel rendelkező gépjárművek előtt elzárva). A jelzőtábla a környezetvédelmi övezetekre és a kibocsátásmentes övezetekre vonatkozó meglévő közúti jelzőtáblákat egyetlen közúti jelzőtáblával váltja fel, amely a járművek előtt a kibocsátási követelmények miatti lezárásról határoz. Ez egy tiltó jel egy autó képével és füstcsóvával. A környezetvédelmi övezetek és a kibocsátásmentes övezetek jelenlegi rendszeréhez hasonlóan ezt a közúti jelzőtáblát mindig egy vagy több kiegészítő jelzőtáblával együtt használják, járműkategóriák, kibocsátási osztályok és üzemanyagok kombinációjában. A kiegészítő jelzőtáblák azt jelzik, hogy a zóna mely járműkategóriákra és mely kibocsátási osztályokra vonatkozik (belépési feltételrendszer).

Új közúti jelzőtáblák és kiegészítő jelzőtáblák, amelyek jobban igazodnak a BABW-hoz és az 1990. évi RVV-hez.

Az új közúti jelzőtábla és a kapcsolódó kiegészítő jelzőtáblák jobbak, mint a környezetvédelmi övezetekre vonatkozó korábbi jelzőtáblák, összhangban a BABW (8. cikk (2) bekezdés b) pont) és az 1990. évi RVV (67. cikk (1) bekezdés b) pont) jelzőtáblákra és kiegészítő jelzőtáblákra vonatkozó meglévő szabályaival.

A kiegészítő jelzőtáblák jelzik, hogy a lezárás mely járművekre vonatkozik. Ez ellentétben áll a korábbi jelzésekkel, amelyek azt jelezték, hogy mely járművek voltak engedélyezettek. Az új rendszerben a kiegészítő jelzőtáblák mindig jelzik, hogy mely járművekre és milyen feltételek mellett (mely kibocsátási osztály) vonatkozik a lezárás. A kiegészítő jelzőtáblákon feltüntetett kibocsátási osztályok színei összhangban vannak az 1990. évi RVV meglévő rendszerével.

E rendelettel 2026. január 1-jétől el kell távolítani a kibocsátásmentes övezetekre és környezetvédelmi övezetekre a kapcsolódó kiegészítő jelzőtáblákkal együtt használt jelenlegi jelzőtáblákat, és az e rendelet I. cikke E. részének (2) bekezdésében meghatározott új közúti jelzőtáblát kell kihelyezni a kapcsolódó kiegészítő jelzőtáblákkal együtt.

Ez a rendelet 2026. január 1-jén lép hatályba. A jelzésekről azokon a településeken, ahol már van környezetvédelmi övezet, 6 hónapos ideiglenes átmeneti intézkedés rendelkezik. Azoknak a településeknek, amelyek 2026. január 1-jén már rendelkeznek haszongépjárművekre és tehergépjárművekre vonatkozó környezetvédelmi övezettel,

²⁰ A 2023. június 29-i rendelet a közlekedési szabályokról és közlekedési jelzőtáblákról szóló 1990. évi rendeletnek a kibocsátásmentes övezetekre vonatkozó ideiglenes feltételekkel és átmeneti rendelkezésekkel összefüggésben történő módosításáról (a kibocsátásmentes övezetekről szóló átmeneti rendelet) (Törvények és rendeletek Közlönye, 2023., 241. szám).

²¹ Lásd az 1990. évi RVV 86d. cikkének (régi) (2) és (régi) (3) bekezdését.

2026. július 1-jéig el kell helyezniük az új (kiegészítő) jelzéseket, és szükség esetén új közlekedési rendeletet kell elfogadniuk. Ily módon a településeknek elegendő idejük van arra, hogy elhelyezzék a megfelelő jelzőtáblákat anélkül, hogy hosszabb ideig eltérő megjelenésű de azonos jelentésű jelzések lennének az utcákon.

3.3. Hatás

A környezetvédelmi övezetekre és a kibocsátásmentes övezetekre vonatkozó új közúti jelzőtábla és a kapcsolódó kiegészítő jelzőtáblák bevezetése három problémát old meg. Először is lehetővé teszi, hogy a kibocsátásmentes övezetek jelzéseit a taxiktól kezdve új járműkategóriákkal is kiegészítsék. Ezenkívül lehetővé teszi a környezetvédelmi zóna kizárólag dízelüzemű személygépkocsik számára történő bevezetését azokon a területeken, ahol a haszongépjárművekre kibocsátásmentes zónák vonatkoznak. Végül megakadályozza a kiegészítő táblákkal ellátott közúti jelzőtáblák összevisszaságát. Környezetvédelmi övezet és kibocsátásmentes övezet esetében elegendő az egy vagy több kiegészítő jelzéssel ellátott egyetlen jelzőtábla.

3.4. Végrehajtás, felügyelet és betartatás

Az új közúti jelzőtábla és a kapcsolódó kiegészítő jelzőtáblák 2026. január 1-jétől hatályosak. A rendelet kihirdetésétől kezdődően tájékoztató kampányokat kell indítani az új jelzések ismertségének növelése érdekében. A járműtulajdonosokat a környezetvédelmi és kibocsátásmentes övezetek nemzeti honlapjain (www.milieuzones.nl és www.opwegnaarzes.nl) tájékoztatni kell a települések által létrehozott környezetvédelmi és kibocsátásmentes övezetekről, az alkalmazandó szabályokról és a kapcsolódó jelzésekről. Ezeknek a weboldalnak áttekintést kell nyújtaniuk a környezetvédelmi és kibocsátásmentes övezetekről, valamint az új főtábla és az új kiegészítő jelzőtáblák kombinációjáról is.

A kommunikációnak nemcsak a nemzeti kormánytól kell származnia. Az egyes települések és ipari szövetségek bevonják saját választókerületeiket is a környezetvédelmi övezetek és a kibocsátásmentes övezetek új jelöléseibe, és tájékoztatják őket erről.

3.5. Pénzügyi hatás

Azok a települések, amelyek úgy döntenek, hogy környezetvédelmi övezetet vagy kibocsátásmentes övezetet vezetnek be, becslést készíthetnek az e változásból eredő pénzügyi hatásról és az adminisztratív terhekről. E hatás mértéke a konkrét döntéshozatali folyamattól függ, de a becslések szerint egyelőre korlátozott, mivel a kibocsátásmentes övezetet 2025-től bevezetni kívánó településeknek mindenképpen be kell ruházniuk a kibocsátásmentes övezet jelzéseinek lecserélésébe és telepítésébe. Azoknak a településeknek, amelyek csak környezetvédelmi övezetet tartanak fenn, szintén új jelzéseket kell bevezetniük. Mivel sokan közülük ezzel egy időben amúgy is szigorítják a zónákba való belépési feltételeket, az új jelzések már a tervezés részét képezik.

4. Megbeszélés, tanácsadás, konzultáció, előzetes vizsgálat és értesítés

E rendelet előkészítése során a jelzőtáblákat, jelzéseket megvitatták az önkormányzatokkal, a Nemzeti Jelzőszolgálattal (NBd), az Igazságügyi és Biztonsági Minisztériummal, az Ügyészség Központi Feldolgozó Hivatalával (CVOM) és a Rijkswaterstaattal.

Megvizsgálták a forgalom számára korlátozottan elérhető területek jelzéseinek harmonizálásával kapcsolatos európai fejleményeket is. Ez magában foglalja a tanácsadást a gépkocsit *en face* a kipufogógázokkal (ahogyan az a jelenlegi főtáblán látható), és alatta azokkal a járművekkel ábrázoló fő jelzőtábla használatával

kapcsolatban, amelyekre a főtábla vonatkozik (ahogyan az a jelenlegi rendszerben látható). Ez a rendszer jelenleg fejlesztés alatt áll, és még nem hozták véglegesen létre. A holland kibocsátásmentes övezetek bevezetése az európai és nemzetközi szabályozások kidolgozása előtt jár. Az új főtábla hasonló a Flandriában az alacsony kibocsátású zónában használthoz.

Ezenkívül a főtáblának és a különböző kiegészítő jelzőtábláknak a hatékonyságát és érthetőségét egy felhasználói felmérés keretében kiértékelték, amelyben a résztvevők a holland autópályákon közlekedők teljes sokaságára nézve reprezentatívak voltak. Az eredmények azt mutatják, hogy a főtáblát nagymértékben a szennyezéssel kapcsolják össze, ahol egyértelmű, hogy a kevésbé szennyező járművek és a tiszta üzemanyaggal (elektromos és hidrogén) működő járművek a kiegészítő jelzés típusától függetlenül behajthatnak. Vannak arra utaló jelek is, hogy a válaszadók nem tudják helyesen értelmezni például a „3 és alatta” vagy a „4 és felette” rendszert a saját járműosztályuk vonatkozásában (a 3. osztály a 4. osztály felett vagy alatt van, és/vagy a 3. vagy 4. osztály tisztább vagy szennyezőbb?). A kétértelműség kockázatának csökkentése érdekében úgy határoztak, hogy az új kiegészítő jelzéseken kifejezetten feltüntetik azokat a kibocsátási osztályokat, amelyekre a környezetvédelmi övezet vonatkozik. Ennek célja annak megakadályozása, hogy az úthasználók téves következtetést vonjanak le azzal kapcsolatban, hogy mely kibocsátási osztályok magasabbak vagy alacsonyabbak, és mely kibocsátási osztályok tisztábbak vagy szennyezőbbek.

A felhasználói felmérés arra a következtetésre jut, hogy a jelzőtábla javasolt módosításaival és a megfelelő tájékoztató kampánnyal az úthasználók kevesebb hibát követhetnek el, és az új jelzőtáblák érthetősége és egyértelműsége növelhető.

4.1. KKV-teszt

2023. január 31-én a kkv-teszt részeként hat kkv-val került sor megbeszélésre azon szándékkal kapcsolatban, hogy a taxik számára kibocsátásmentes övezetet hozzanak létre. A kkv-k aktív szereplők a fogyasztói taxipiacon és a célcsoport szállításában is Hollandia különböző részein. A panelbeszélgetés résztvevői pozitívan nyilatkoztak a rendeletről. Támogatják a mögöttes fenntarthatósági törekvéseket, és úgy vélik, hogy a tervek megvalósíthatók, de számos aggodalomnak is hangot adtak.

Az első az, hogy a kerekesszékes taxik és a fekvő betegszállításra szolgáló taxik mentességet élveznek, és hogy e mentesség 2030-as lejártát időben felül kell vizsgálni annak meghatározása érdekében, hogy elegendő megfizethető, kibocsátásmentes kerekesszékes taxi áll-e rendelkezésre. Ezt 2028-ban felül kell vizsgálni, lásd a 2.3. szakaszt.

A résztvevők másik aggálya az, hogy megfelelő töltőinfrastruktúrára van szükség, beleértve az úgynevezett gyorstöltő állomásokat is, lehetőség szerint különösen a taxik számára. Az önkormányzatok elősegítik a megfelelő töltőinfrastruktúra rendelkezésre állását, és ezt összehangolják a hálózatüzemeltetővel és az érintett piaci felekkel, miként azt a keretmegállapodásban is meghatározzák. A központi kormányzat az úgynevezett Nemzeti Töltési Infrastruktúra Menetrend (NAL) keretében is együttműködik ezekkel a felekkel. Ebben az összefüggésben a szükséges töltőinfrastruktúráról készült leltár figyelembe veszi a taxik töltési igényeit. A NAL célja annak biztosítása, hogy a hollandiai töltőinfrastruktúra fejlesztése igazodjon az elektromos közlekedés valamennyi típusának térhódításához, azzal az elsődleges céllal, hogy elegendő töltési lehetőség álljon rendelkezésre. A NAL együttműködési megállapodásban e tekintetben konkrét megállapodások születtek a központi kormányzat és a régiók között²².

²² Parlamenti lapok II 2021/22., 31305, 351. sz.; www.agendalaadinfrastuctuur.nl.

A kkv-k számára fontos, hogy kiemelt figyelmet fordítsanak a célcsoport-szállításra. Szerintük ez a tömegközlekedés egyik formája azok számára, akik nem tudják igénybe venni a hagyományos tömegközlekedést. A kibocsátásmentes közlekedés nem mehet az ezeknek az embereknek nyújtott szolgáltatás rovására, például azért, mert útközben töltésre lenne szükség. Fontos, hogy a célcsoport-szállításban érintett felek (főként az önkormányzatok) erre figyelmet fordítsanak. A kibocsátásmentes célcsoport-szállításról szóló egyezségokmány és adminisztratív megállapodás keretében a célcsoport-szállításban részt vevő feleket a központi kormányzat segíti a zéró kibocsátású szállítási szolgáltatások beszerzésében, és erre is ösztönzi őket²³.

A kkv-panelbeszélgetés során azt is megvitatták, hogy a kkv-k adminisztratív terheinek csökkentése érdekében fontos, hogy legyen egy olyan pont, ahol mentességeket lehet kérelmezni, és hogy a taxik számára kibocsátásmentes zónát létrehozó valamennyi település ugyanazt a mentességi politikát alkalmazza. A résztvevők rámutattak, hogy az ország egész területén működnek taxik, ezért lehetővé kell tenni, hogy valamennyi kibocsátásmentes övezetre hosszabb ideig érvényes mentességet kapjanak. A mentességi politika kidolgozása során figyelembe kell venni a kkv-k ezen észrevételeit.

4.2. Internetes konzultáció

2023. augusztus 18. és szeptember 15. között a rendeletervezet tárgyában internetes konzultációra került sor. Összesen 15 válasz érkezett. Négy magánszemély, hét vállalat illetve azok képviselője és négy önkormányzat válaszolt. Bár a válaszok általában pozitívak az önkormányzatok azon lehetőségével kapcsolatban, hogy kibocsátásmentes zónát hozzanak létre a taxik számára, a felek számos pontra felhívják a figyelmet.

Három válasz arra mutat rá, hogy a 2.2.4. szakaszban ismertetett belépési feltételek a taxik számára minden egyes kibocsátásmentes zónában irányadók, függetlenül attól, hogy adott település mikor hozza létre az övezetet. Az egyik ernyőszervezet szerint ez azt jelenti, hogy a taxisok röviddel a zóna bevezetése előtt kaphatnak tájékoztatást arról, hogy taxijuk nem működhet a zónán belül. Az egyik önkormányzat azt kéri, hogy az övezetbe való belépés feltételei az övezet létrehozásának időpontjától függjenek. Ezt az alternatívát nem szavazták meg. Az összes kibocsátásmentes zónára egységesen megállapított belépési feltételek megakadályozzák, hogy az üzemeltetők a különböző kibocsátásmentes zónákban más és más helyzettel találják szembe magukat. Az egységes átmeneti rendszer a nemzeti taxiflottán és a taxik átlagos értékcsökkenési időszakán alapul. A településeknek kellő időben kommunikálniuk és konzultálniuk kell a helyi taxiágazattal, ha kibocsátásmentes övezetet kívánnak létrehozni. Szükség esetén az önkormányzat átmenetileg további mentességeket adhat.

Az egyik önkormányzat azt kérdezi, hogy miért a belépési feltételek határozzák meg a 2025. január 1-jei időpontot.²⁴ Ezt az önkormányzatokkal, a taxiágazat képviselőivel és más érintett felekkel konzultálva, valamint a kibocsátásmentes taxik rendelkezésre állásának és tulajdonlási költségeinek tanulmányozását követően állapították meg. A választott időpont egybeesik azzal az időponttal, amelytől kezdve az önkormányzatok a taxik számára kibocsátásmentes övezetet hozhatnak létre, ami viszont egybeesik azzal az időponttal, amikor a haszongépjárművek és tehergépjárművek kibocsátásmentes övezete létrehozható.

Egy magánszemély azt kérdezi, hogy miért nem választottak általánosabb szabályozást. A központi kormányzat úgy döntött, hogy először a városokban teszi környezetbarátabbá a kereskedelmi közlekedést, mivel ez a leghatékonyabb és a leginkább költséghatékony. Két taxitársaság (képviselői) a megfelelő (gyors) töltőinfrastruktúra és a piaci alapú díjszabás fontosságát hangsúlyozzák. Az egyikük „széles körű mentességi politikát” is szeretne látni, és egy önkormányzat két észrevételt tett a mentességi politikával

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

²⁴ Eredetileg a terv az volt, hogy a taxik számára a kibocsátásmentes zónák létrehozására 2025. január 1-jétől legyen lehetőség. Időközben ezt az időpontot 2026. január 1-re halasztották.

kapcsolatban. A mentességi politikát az önkormányzatokkal együtt és az ágazattal konzultálva dolgozzák ki.

Általánosságban elmondható, hogy a tervezett jelzés rendszere nem kérdőjeleződik meg, de további pontosításra van szükség. Emellett több fél javaslatot tett a szövegezés, a közúti jelzőtábla és a kapcsolódó kiegészítő jelzőtáblák pontosítására, valamint a magyarázó megjegyzések tisztázására. E javaslatok közül sokat elfogadtak.

Ami a színek használatának és a kibocsátási osztályok közúti jelzőtáblán és a kapcsolódó kiegészítő jelzőtáblákon való feltüntetésének rendszerét illeti, erre egy magánszemélytől érkezett hozzászólás. Javaslatára már az előkészítési szakaszban megfontolás tárgyát képezte. A rendszer végleges kiválasztása olyan felek szakértői véleményén alapult, mint a Nemzeti Útjelző Szolgálat, az önkormányzatok és a rendőrség, valamint a felhasználói teszt. A felhasználói teszt azt mutatta, hogy a kiegészítő jelzés könnyebben értelmezhető, ha azon minden olyan kibocsátási osztály megjelenik, amely nem léphet be az övezetbe. Döntés született arról is, hogy az 1990. évi RVV-ben a kibocsátási osztályokhoz már hozzárendelt és a meglévő kiegészítő jelzőtáblákon rögzített színeket használják. Annak megválasztása, hogy a kiegészítő jelzőtáblák „engedélyezetttről” „tiltotttra” módosuljanak, az 1990. évi RVV jelenlegi rendszerével összhangban történt. Ezzel a jelzőtáblán nem jelennek meg a belépésre jogosult kibocsátási osztályok.

Kritikus válaszok érkeztek a környezetvédelmi övezetekre vonatkozó közúti jelzőtáblákkal együtt használt jelzőtáblák számával kapcsolatban is. A tervezett közúti jelzőtábla és a kapcsolódó kiegészítő jelzőtáblák azonban pontos helyettesítői a közúti jelzőtábláknak mind a városi logisztika zéró kibocsátású zónái (C22c), mind a környezetvédelmi zónák (C22a) esetében, és elejét veszik a közúti jelzőtáblák túlzott számának.

Az egyik érdekcsoport azzal kapcsolatos észrevétele, hogy a kiegészítő jelzéseken a mozgó gépeket és traktorokat mint engedélyezett járműkategóriákat kifejezetten szerepeltessék, nem vezet változáshoz, mivel a mozgó gépekre és traktorokra nem vonatkozik a kibocsátásmentes övezetek rendszere. Egyelőre ennek nincs aktualitása, ezért nem is került beépítésre.

Az egyik település pedig rugalmasságot szorgalmaz a kiegészítő jelzések tekintetében. Annak érdekében, hogy az úthasználók számára a lehető legvilágosabb legyen, a környezetvédelmi övezetekre és a kibocsátásmentes övezetekre vonatkozó kiegészítő jelzéseknek mindenütt ugyanazoknak kell lenniük.

Az önkormányzatok arra irányuló válaszainak eredményeként, hogy az időablak-zónákat, a gyalogos zónákat és a kibocsátásmentes zónákat egyetlen útjelző táblában egyesítsék, megbeszélésekre került sor az érintett önkormányzatokkal. A kibocsátásmentes övezetekre és más típusú területekre vonatkozó jelzések kombinálásának problémája nem oldható meg a kibocsátásmentes övezetekre vonatkozó főttáblák vagy kiegészítő jelzések kiigazításával. A kiegészítő jelzőtábla azt jelzi, hogy mely járművekre vonatkozik a főttábla. A kiegészítő jelzés időtartamának korlátozása azt jelentené, hogy a fő jelzőtábla ezen időpontokon kívül nem érvényes. Az önkormányzatok azonban létrehozhatnak egy időablak-területet az adott kibocsátásmentes zónán belül.

A városi logisztika zéró kibocsátású zónáival és az egyes járműkategóriákra vonatkozó esetleges mentességekkel kapcsolatban adott válaszok nem tartoznak e rendelet hatálya alá, és nem vezetnek a közúti jelzőtáblák módosításához.

4.3. Az ATR (a szabályozási terhekkel foglalkozó tanácsadó testület) vizsgálata

A tanácsadó testület 2023. szeptember 14-én szabályozási véleményt adott ki a határozattervezetről. A testület azt javasolja, hogy a rendeletet több tanács figyelembevételét követően terjesszék elő.

Először is, a testület javasolja annak biztosítását, hogy a taxik számára kibocsátásmentes övezetet létrehozó települések elősegítsék a megfelelő

töltőinfrastruktúrát és hálózati kapacitást. A keretmegállapodása előírja, hogy az önkormányzatoknak elő kell segíteniük a megfelelő töltőinfrastruktúra rendelkezésre állását, és konzultálniuk kell a helyi taxiüzemeltetőkkel annak megállapítása érdekében, hogy teljesülnek-e a kibocsátásmentes zóna előfeltételei (beleértve a megfelelő töltőinfrastruktúrát is). A közlekedési rendelet megalkotásakor, amellyel az önkormányzatok ezt követően a kibocsátásmentes zónát a taxik számára létrehozzák, azt is ellenőrzik, hogy valamennyi előfeltétel teljesült-e. A közlekedési rendelettel szemben ellenvetés és fellebbezés benyújtható. A 4.1. szakasz ismerteti, hogy a központi kormányzat és az önkormányzatok mit tesznek a megfelelő töltőinfrastruktúra és hálózati kapacitás biztosítása érdekében.

Másodszor, a testület azt ajánlja, hogy az önkormányzatokkal közösen alakítsanak ki egy egységes belépési rendszert (beleértve a mentességeket is). Ennek módját a 2.2.4. és 2.4. szakasz ismerteti.

A testület javasolja továbbá, hogy a taxiüzemeltetőkre vonatkozó pénzügyi és adózási rendelkezésekre is fordítsanak figyelmet, és jussanak megállapodásra az önkormányzatokkal az erről szóló kommunikációt illetően. A taxisok igénybe vehetik a környezetvédelmi beruházási kedvezmény (MIA) rendszerét, amelynek segítségével a környezetbarát üzleti eszközökbe adóhatékonyan tudnak beruházni. 2024-ben a MIA-t elektromos vagy hidrogénüzemű, kilencüléses vagy kerekesszékes szállításra alkalmas taxi vásárlására lehetne felhasználni. Minden évben újradefiniálják a MIA-ra jogosult üzleti eszközöket. Ez többek között a környezetbarát üzleti eszköz többletköltségeitől függ. További információk a www.rvo.nl/miavamil weboldalon találhatók. Az önkormányzatok további pénzügyi eszközöket ajánlhatnak fel a taxisoknak, és erről tájékoztatást kell adniuk.

Végezetül a testület javasolja, hogy egészítsék ki a vállalatok (szabályozási) költségeit. Ha az önkormányzatok úgy döntenek, hogy kibocsátásmentes övezetet hoznak létre a taxik számára, a közlekedési rendeletben tisztázniuk kell a taxiüzemeltetőkre gyakorolt hatást, és ezt más érdekek mentén is mérlegelniük kell, lásd még a 2.6. szakaszt.

4.4. Előzetes vizsgálat

A rendelettervezetet 2023. december 1-jén a közúti közlekedésről szóló törvény 2b. cikke alapján előzetes vizsgálat céljából benyújtották a Szenátusnak és a Képviselőháznak. 2024. szeptember 11-én a Képviselőház azt kérdezte, hogy a rendelettervezet milyen mértékben egyeztethető össze a szakpolitikai szándékokkal. Erre a kérdésre 2024. október 8-án érkezett válasz. Ezt a választ ezt követően felvették a fenntartható közlekedésről szóló, 2024. október 17-i bizottsági vita napirendjére. A válasz nem vezetett további válaszokhoz.

4.5. Értesítés [XX]

E rendelet tervezetét a műszaki szabályokkal és az információs társadalom szolgáltatásaira vonatkozó szabályokkal kapcsolatos információszolgáltatási eljárás megállapításáról szóló, 2015. szeptember 9-i (EU) 2015/1535 európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 241., 2015.) 5. cikkének (1) bekezdése alapján [XX]-án/-én (értesítési szám: XX) benyújtották az Európai Bizottsághoz.

A fent említett irányelv 6. cikkének (1) bekezdése értelmében a háromhónapos szünetelési időtartam leteltét megvárták, amely [XX]-án/-én ért véget.

II. Cikkenkénti részletes indokolás

I. cikk (1990. évi RVV)

A. rész (az 1990. évi RVV 86d. cikke)

1. és 4. alrész

A környezetvédelmi övezet korábbi jelzését és a kibocsátásmentes övezet jelzését egy új, a környezetvédelmi övezetet és/vagy kibocsátásmentes övezetet alfanumerikusan

kombinációval jelző új közúti jelzőtábla váltja fel. Az 1. mellékletben felsorolt kiegészítő jelzések határozzák meg, hogy melyik járműkategória és zónatípus alkalmazandó. Lehetőség van a környezetvédelmi zóna és a kibocsátásmentes zóna kombinációjának alkalmazására. A kibocsátásmentes zónával rendelkező területen most már kizárólag a dízelüzemű személygépkocsik számára is létrehozható környezetvédelmi zóna. Ezen a területen a haszongépjárművekre kibocsátásmentes zóna, a dízelüzemű személygépkocsikra pedig környezetvédelmi zóna vonatkozik. A C22e közúti jelzőtáblát minden esetben egy vagy több kiegészítő jelzőtáblával (C22e1-C22e10) együtt használják.

1. alrész

A holland „bussen” kifejezés helyébe az „autobussen” kifejezés lép. Az „autobussen” fogalmát mindig is az 1990. évi RVV 1. cikke jelentette és határozta meg. Ezeket a kiegészítő jelzések leírásában is meg kell említeni.

2. alrész

E rendelet 2026. január 1-jei hatálybalépésével a 86d. cikk korábbi (2) és (3) bekezdése hatályát veszti, a többi bekezdés számozása pedig megváltozik. A 2019. október 29-i rendelet²⁵ ugyanis már jelezte, hogy az eredeti (2) és (3) bekezdés 2022. január 1., illetve 2025. január 1. után hatályát veszti.

3. alrész

A cikk e része azt ismerteti, hogy mely kiegészítő jelzés(ek) helyezhető(k) el. A környezetvédelmi övezetek és a kibocsátásmentes övezetek esetében az egyéb kiegészítő jelzésekkel való kombináció nem lehetséges. A C22e2, C22e4 és C22e5 kiegészítő jelzések új jelentéssel bírnak. A többi kiegészítő jelzés (C22e1 és C22e6-C22e10) a jelenlegi, azonos jelentésű kiegészítő jelzések helyébe lép.

A C22e2 azt jelzi, hogy a taxik is hozzáadhatók olyan járműkategóriaként, amelyre a kibocsátásmentes zóna vonatkozik.

A C22e4 és C22e5 kiegészítő jelzőtáblák olyan környezetvédelmi övezetet tesznek lehetővé, amely csak a dízelüzemű személygépkocsikra vonatkozik. Ennek eredményeként egy olyan területen, ahol a haszongépjárművekre kibocsátásmentes zónát hoztak létre, a dízelüzemű személygépkocsikra vonatkozó környezetvédelmi zóna is érvényes lehet.

A többi új kiegészítő jelzés a meglévő kiegészítő jelzések helyébe lép, és így ugyanazzal a jelentéssel bír, mint a jelzések korábbi változata. A C22e6 kiegészítő jelzés a régi C22a2 jelzés helyébe lép, a C22e7 a régi C22a3 jelzést váltja fel, a C22e8 a régi C22a5 jelzés helyébe lép, a C22e9 a régi C22a7 jelzést váltja fel, és végül az új C22e10 kiegészítő jelzés a régi C22a9 jelzés helyébe lép.

Még nincs C22e3 kiegészítő jelzés. Ezt a számot még nem használják, így a jövőben új kiegészítő jelzést lehet hozzáadni egy olyan új járműkategóriához, amelyre a kibocsátásmentes zóna vonatkozik.

B. rész (az 1990. évi RVV 86e. cikke)

1. alrész

Ez a cikk azt szabályozza, hogy mely járműkategóriák tartozhatnak a kibocsátásmentes zónába. Csak kibocsátásmentes haszongépjárművek, tehergépkocsik és taxik léphetnek be a kibocsátásmentes övezetbe. A cikk biztosítja, hogy a környezetvédelmi övezetekre is alkalmazandó új C22e közúti jelzőtábla a kibocsátásmentes övezetekre is

²⁵ A közlekedési szabályokról és közlekedési jelzőtáblákról szóló 1990. évi rendeletnek, a közúti közlekedésről szóló közigazgatási rendelkezésekről szóló rendeletnek és a forgalmi rendszámról szóló rendeletnek a környezetvédelmi övezetek harmonizációjával összefüggésben történő módosításáról szóló 2019. október 29-i rendelet (Törvények és rendeletek Közlönye, 2019., 398). 21

alkalmazható legyen. A szöveg kiigazítása és a kiegészítő jelzéssel ellátott új közúti jelzőtábla lehetővé teszi a taxik kibocsátásmentes övezetekbe való felvételét. A környezetvédelmi övezetekhez hasonlóan a kibocsátásmentes övezetbe való belépési rendszert egy közúti jelzőtábla és egy kiegészítő jelzőtábla együttesen jelzi. A kiegészítő jelzés egyértelművé teszi, hogy a környezetvédelmi zóna, illetve a kibocsátásmentes zóna milyen járműre vonatkozik. Az itt szereplő kiegészítő jelzések használata csak környezetvédelmi övezetben vagy kibocsátásmentes övezetben megengedett. A taxik kibocsátásmentes zónáját ezért mindig a haszongépjárművek és tehergépjárművek kibocsátásmentes zónájának kell kísérnie. Lásd még a B. rész 1. és 4. alrészéhez tartozó magyarázó megjegyzéseket.

2. alrész

A C22e1 és C22e2 kiegészítő jelzőtáblák jelzik azt a járműkategóriát, amelyre a kibocsátásmentes zóna vonatkozik. Még nincs C22e3 közúti jelzőtábla, így a jövőben egy további járműkategóriára kiterjedő új kiegészítő jelzőtábla is hozzárendelhető a kibocsátásmentes zónához. A C22e1 kiegészítő jelzőtábla jelentése megegyezik a régi C22c1 kiegészítő jelzőtábla jelentésével. Az új C22e2 kiegészítő jelzőtábla olyan kibocsátásmentes zónát hoz létre, amely a taxikra is vonatkozik.

3. alrész

Az új (8) és (9) bekezdés beillesztésével átmeneti időszakot hoznak létre egyes olyan taxikra, amelyeket már 2026. január 1. előtt taxiként nyilvántartásba vettek, de még nem kibocsátásmentesek. Ezek az 5. kibocsátási osztályba tartozó taxik, amelyek 2026. december 31-ig jogosultak a zónába való behajtásra, valamint a 6. kibocsátási osztályba tartozó taxik, amelyek 2028. december 31-ig tudnak behajtani a taxik kibocsátásmentes zónájába. A mentesség biztosítja, hogy a már nyilvántartásba vett taxik még néhány évig beléphessenek a kibocsátásmentes övezetbe. A mentesség nem vonatkozik azokra a taxikra, amelyeket a kibocsátásmentes övezetek létrehozásának lehetősége után vettek nyilvántartásba.

C. rész

Mivel a környezetvédelmi övezetre és a kibocsátásmentes övezetre vonatkozó meglévő jelzéseket új számmal ellátott új közúti jelzés váltja fel, ez a cikk módosult.

D. rész

Annak érdekében, hogy a közútkezelőnek legyen ideje a közúti jelzőtáblák kiigazítására, a korábbi közúti jelzőtáblák további 6 hónapig érvényesek maradnak. Ez a korlátozott átmeneti időszak egyrészt azért került megállapításra, hogy ne terheljék túl az önkormányzatokat új jelzőtáblákkal, másrészt azért, hogy gyorsan biztosítsák a polgárok és a vállalkozások számára az új közúti jelzőtáblák egységességét.

E. rész

A környezetvédelmi övezetek (C22a) és a kibocsátásmentes övezetek (C22c) régi közúti jelzőtábláit egy új közúti jelzőtábla (C22e) váltja fel a kapcsolódó kiegészítő jelzőtáblákkal együtt. A környezetvédelmi zóna vagy a kibocsátásmentes zóna végét az új C22f közúti jelzőtábla jelzi.

II. cikk (BABW)

A. rész

(A BABW 8. cikkének (4) bekezdése)

A korábbi, környezetvédelmi övezetekre vonatkozó C22a és kibocsátásmentes övezetekre vonatkozó C22c közúti jelzőtáblákat egy új, C22e közúti jelzőtábla váltja fel. Ez az új jelzés a korábbi C22a és C22c jelzésekhez hasonlóan csak az 1990. évi RVV 86d. és 86e. cikkében említett egy vagy több kiegészítő jelzéssel együtt helyezhető el. Mivel a C22e4 és C22e5 kiegészítő jelzőtáblák csak a kibocsátásmentes övezetre vonatkozó kiegészítő jelzőtáblákkal együtt helyezhetők el, a dízelüzemű személygépkocsikra csak akkor lehet környezetvédelmi övezetet létrehozni, ha a haszongépjárművekre és tehergépjárművekre vagy taxikra vonatkozó kibocsátásmentes övezet már létezik. Kibocsátásmentes övezet hiányában továbbra is lehetőség van környezetvédelmi zóna létrehozására a dízelüzemű személygépkocsik és haszongépjárművek számára.

B. rész

(A BABW 9. cikkének (1) bekezdése)

A BABW 9. cikke (1) bekezdésének e módosításával az önkormányzatok számára lehetővé kell tenni, hogy a „zóna” szót az új C22e közúti jelzőtábla fölé helyezzék, ahogyan az korábban a C22a és C22c jelzőtáblák esetében történt, például a szóban forgó terület feltüntetésével.

III. cikk

Ez a rendelet 2026. január 1-jén lép hatályba. Ezt az időpontot az önkormányzatokkal, a taxiágazat képviselőivel és más érintett felekkel konzultálva, valamint a kibocsátásmentes taxik rendelkezésre állásának és tulajdonlási költségeinek vizsgálatát követően állapították meg. A hatálybalépés időpontja beleillik a jogszabály-módosítások rögzített időpontjainak rendszerébe. Ez az időpont figyelembe veszi a közzététel és a hatálybalépés közötti legalább 3 hónapos végrehajtási időszakot, amely a közigazgatási szervek közötti kapcsolatokról szóló szabályzat [Code Interbestuurlijke Verhoudingen] értelmében a helyi és regionális hatóságok számára közvetlenül releváns rendeletekre alkalmazandó. Az I. cikk D. pontja 2026. július 1-jén hatályát veszti; lásd az I. cikk D. pontjához fűzött magyarázó megjegyzéseket.

AZ INFRASTRUKTURÁLIS ÉS VÍZGAZDÁLKODÁSI ÁLLAMTITKÁR,