

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

DRAFT 19-12-24

[Data] Dekretas

Dekretas, kuriuo iš dalies keičiamas 1990 m. RVV (Kelių ir eismo ženklų reglamentas) ir BABW (Kelių eismo (administracinių nuostatų) dekretas) dėl nulinės taršos zonų išplėtimo įtraukiant taksi ir įvedant naują kelio ženklą bei susijusius papildomus ženklus aplinkos zonoms ir nulinės taršos zonoms

Atsižvelgdamas į 2024 m. sausio 23 d. valstybės sekretoriaus, atsakingo už infrastruktūrą ir vandentvarką (Administracinių ir teisės reikalų departamentas), rekomendaciją Nr. lenW/BSK-, atsižvelgdamas į 1994 m. Kelių eismo įstatymo (Wegenverkeerswet) 13 straipsnio 1 dalį ir 14 straipsnio 1 dalį, atsižvelgdamas į [data] Valstybės Tarybos patariamąjį skyrių nuomonę Nr. ..., atsižvelgdamas į valstybės sekretoriaus, atsakingo už infrastruktūrą ir vandentvarką (Administracinių ir teisės reikalų departamentas), išsamią ataskaitą Nr. lenW/BSK-,

tvirtinu ir skelbiu tai, kas nurodyta toliau.

I STRAIPSNIS

1990 m. Reglamentas dėl eismo taisyklių ir kelio ženklų iš dalies keičiamas taip, kaip nurodyta toliau.

A.

86d straipsnis iš dalies keičiamas taip, kaip nurodyta toliau:

1. 1 dalis išdėstoma taip:
1 priedo C22e kelio ženklų nurodytas draudimas įvažiuoti dėl aplinkos zonos taikomas lengviesiems automobiliams, komercinėms transporto priemonėms, sunkvežimiams arba autobusams su dyzeliniais varikliais.
2. 2 ir 3 dalys išbraukiamos, o 4–6 dalys pernumeruojamos į 2–4 dalis.
3. 2 dalis (nauja) išdėstoma taip:

Po kelio ženklų C22e įrengiami 1 priede išvardyti papildomi ženklai: C22e4, C22e5, C22e6, C22e7, C22e8, C22e9 arba C22e10.

4. 4 dalyje (naujoje) „C22a“ pakeičiama į „C22e“.

B

86e straipsnis iš dalies keičiamas taip, kaip nurodyta toliau:

1. 1 dalis išdėstoma taip:

1 priedo C22e kelio ženklų nurodytas draudimas įvažiuoti dėl nulinės taršos zonos taikomas komercinėms transporto priemonėms ir sunkvežimiams arba taksi automobiliams, išskyrus visai netaršias transporto priemones.

2. 2 dalis išdėstoma taip:

Po kelio ženklų C22e įrengiami 1 priede išvardyti papildomi ženklai C22e1 arba C22e2.

3. 5 dalies a punkte žodžiai „5 dalis“ pakeičiami žodžiais „3 dalis“.

4. Straipsnis papildomas dviem dalimis:

8. Iki 2026 m. gruodžio 31 d. 1 dalis netaikoma taksi, kurių taršos klasė yra 5 ir kurie įregistruoti kaip taksi iki 2026 m. sausio 1 d.

9. Iki 2028 m. gruodžio 31 d. 1 dalis netaikoma taksi, kurių taršos klasė yra 6 ir kurie įregistruoti kaip taksi iki 2026 m. sausio 1 d.

C

87 straipsnyje „C22a, C22c“ pakeičiama į „C22e“.

D

Po 96a straipsnio įterpiamas naujas straipsnis, kuris išdėstomas taip:

96b straipsnis

Kelio ženklai, įrengti prieš įsigaliojant 2025 m. X X dekretui, kuriuo iš dalies keičiamas 1990 m. Reglamentas dėl kelių eismo taisyklių ir kelio ženklų ir Kelių eismo administracinių nuostatų dekretas dėl nulinės taršos zonų išplėtimo įtraukiant taksi ir naujo kelio ženklo bei susijusių papildomų ženklų įvedimo aplinkos zonoms ir nulinės taršos zonoms (Besluit nul-emissiezone taxi en nieuw verkeersbord milieuzone en nul-emissiezone) (2025 m. Įstatymų ir dekretų biuletenis, XXX), kurie neatitinka šio reglamento, atitinka 1990 m. Reglamentą dėl kelių eismo taisyklių ir kelio ženklų, galiojusį dieną prieš šio pakeitimo įsigaliojimą.

E

1 priedas iš dalies keičiamas taip:

1. Baigiasi kelio ženklų C22a–C22d ir susijusių aprašymų galiojimas.
2. Po kelio ženklo C22 įterpiami šio dekreto 1 priede nurodyti ženklai, aprašymai ir numeriai.

II STRAIPSNIS

Kelių eismo administracinių nuostatų dekretas (BABW) iš dalies keičiamas taip:

A

8 straipsnio 4 dalis išdėstoma taip:

Kartu su 1990 m. RVV 1 priedo kelio ženklų C22e turi būti įrengiamas vienas ar daugiau papildomų ženklų, kaip nurodyta 1990 m. RVV 86d ir 86e straipsniuose. Papildomi ženklai C22e4 ir C22e5 gali būti įrengiami tik kartu su papildomais ženklais C22e1 arba C22e2.

B

9 straipsnio 1 dalyje „C6–C22c“ pakeičiama į „C6–C22e“.

III STRAIPSNIS

Šis dekretas įsigalioja 2026 m. sausio 1 d. I straipsnio D dalis nustoja galioti 2026 m. liepos 1 d.

Įsakau šį sprendimą ir su juo susijusias aiškinamąsias pastabas paskelbti Įstatymų ir dekretų biuletenyje.

VALSTYBĖS SEKRETORIUS, ATSAKINGAS UŽ INFRASTRUKTŪRĄ IR VANDENTVARKĄ

Dekreto, kuriuo iš dalies keičiamas 1990 m. Reglamentas dėl kelių eismo taisyklių ir kelio ženklų ir Kelių eismo administracinių nuostatų dekretas dėl nulinės taršos zonų išplėtimo įtraukiant taksi ir naujo kelio ženklo įvedimo aplinkos zonoms ir nulinės taršos zonoms, I straipsnio E dalies 2 poskyrio 1 priedas

Ženklas

Aprašymas

C22e



Uždaryta lengviesiems automobiliams, komercinėms transporto priemonėms, sunkvežimiams, autobusams arba taksi dėl išmetamųjų teršalų reikalavimų (aplinkos zona arba nulinės taršos zona)

Ženklas

Aprašymas

C22e1



C22e papildomas ženklas: komercinėms transporto priemonėms ir sunkvežimiams skirta nulinės taršos zona, prieinama visai netaršioms transporto priemonėms

Ženklas

Aprašymas

C22e2

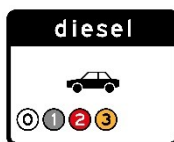


C22e papildomas ženklas: komercinėms transporto priemonėms, sunkvežimiams ir taksi skirta nulinės taršos zona, prieinama visai netaršioms transporto priemonėms

Ženklas

Aprašymas

C22e4

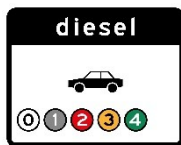


C22e papildomas ženklas: dyzeliniams lengviesiems automobiliams skirta aplinkos zona, prieinama 4-6 taršos klasių transporto priemonėms

Ženklas

Aprašymas

C22e5

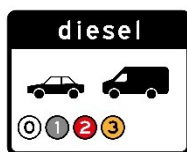


C22e papildomas ženklas: dyzeliniams lengviesiems automobiliams skirta aplinkos zona, prieinama 5 ir 6 taršos klasių transporto priemonėms

Ženklas

Aprašymas

C22e6

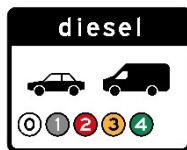


C22e papildomas ženklas: dyzeliniams lengviesiems automobiliams ir komercinėms transporto priemonėms skirta aplinkos zona, prieinama 4-6 taršos klasių transporto priemonėms

Ženklas

Aprašymas

C22e7

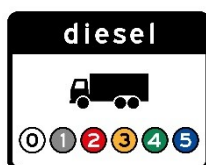


C22e papildomas ženklas: dyzeliniams lengviesiems automobiliams ir komercinėms transporto priemonėms skirta aplinkos zona, prieinama 5 ir 6 taršos klasių transporto priemonėms

Ženklas

Aprašymas

C22e8

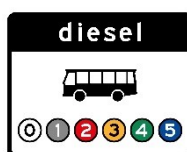


C22e papildomas ženklas: sunkvežimiams skirta aplinkos zona, prieinama 6 taršos klasės sunkvežimiams

Ženklas

Aprašymas

C22e9

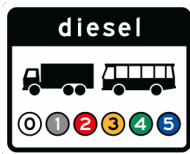


C22e papildomas ženklas: autobusams skirta aplinkos zona, prieinama 6 taršos klasės autobusams

Ženklas

Aprašymas

C22e10



C22e papildomas ženklas: sunkvežimiams ir autobusams skirta aplinkos zona, prieinama 6 taršos klasės sunkvežimiams ir autobusams

Ženklas

Aprašymas

C22f



Draudimo įvažiuoti į zoną dėl išmetamųjų teršalų reikalavimų (aplinkos zoną arba nulinės taršos zoną) taikymo pabaiga

AIŠKINAMOSIOS PASTABOS

I. BENDROJI DALIS

1. Įvadas

Šiuo dekretu daromi du pakeitimai. Visų pirma, kelio valdytojas turi turėti galimybę išplėsti nulinės taršos zonos taikymą taksi. Tam taip pat reikia pakeisti ženklinį. Suprojektuotas naujas kelio ženklas, kuris ne tik suteiks galimybę nustatyti nulinės taršos zonas taksi, bet ir taps nauju kelio ženklu tiek aplinkos zonoms, tiek (kitoms) nulinės taršos zonoms. Pastarasis yra kitas šio dekreto pakeitimas. Esami atskiri kelio ženklai aplinkos zonoms ir nulinės taršos zonoms pakeičiami nauju perspektyviu kelio ženklu su susijusiais naujais papildomais ženklais. Nauji papildomi ženklai leidžia savivaldybėms, kurios nustato nulinės taršos zoną komercinėms transporto priemonėms, sunkvežimiams ir galbūt taksi, išlaikyti esamą aplinkos zoną dyzeliniams lengviesiems automobiliams. Ženklų įvedimas nesuteikia savivaldybėms naujų galimybių nustatyti aplinkos zonas. Taksi įtraukimas į nulinės taršos zonas išsamiau paaiškinamas šio skyriaus 2 skirsnyje. Naujasis kelio ženklas ir susiję papildomi ženklai išsamiau paaiškinami 3 skirsnyje.

2. Taksi skirtų nulinės taršos zonų turinys

2.1 Taksi skirtų nulinės taršos zonų nustatymas

Šiuo dekretu iš dalies keičiamas 1990 m. Reglamentas dėl kelių eismo taisyklių ir kelio ženklų (1990 m. RVV), kad savivaldybės galėtų nustatyti vietos taksi skirtą nulinės taršos zoną. Turėdamos nulinės taršos zoną, savivaldybės gali uždrausti taršioms transporto priemonėms įvažiuoti į tam tikrą savo teritorijos dalį. Taip mažinamas šiltnamio efekto sukylančių dujų ir vadinamųjų eismo teršalų, pvz., azoto dioksido ir kietųjų dalelių, išmetimas, tokiu būdu prisidedant prie oro kokybės gerinimo. 2019 m. savivaldybėms buvo suteikta galimybė nustatyti nulinės taršos zoną komercinėms transporto priemonėms¹ ir sunkvežimiams iki 2025 m.². Pagal šį dekretą savivaldybėms leidžiama priimant Eismo dekretą išplėsti savo nulinės taršos zoną įtraukiant taksi.

Šiame dekrete taip pat numatomos pereinamojo laikotarpio priemonės ir išimtys.

2.2 Apibendrinimas

2.2.1 Preliminarus etapas ir problemos apibrėžtis

¹ 1990 m. RVV VB skyriuje komercinėms transporto priemonėms jau taikoma kitokia apibrėžtis. Pagal VB skyrių ir šią aiškinamąją pastabą komercinės transporto priemonės – tai lengvosios komercinės transporto priemonės, kurių didžiausioji leidžiamoji masė ne didesnė kaip 3 500 kg.

² 2019 m. spalio 29 d. Dekretas, kuriuo iš dalies keičiamas 1990 m. Reglamentas dėl kelių eismo taisyklių ir kelio ženklų, Kelių eismo administracinių nuostatų dekretas ir Registracijos numerio reglamentas, siekiant suderinti aplinkos zonas (2019 m. Įstatymų ir dekretų biuletenis, 398).

Centrinė vyriausybė pasirašė Švaraus oro susitarimą (Schone Lucht Akkoord)³. Pagrindinė prastos oro kokybės priežastis yra iškastiniu kuru varomos transporto priemonės. Todėl Žaliajame kurse dėl netaršios miestų logistikos (Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek) 2014 m. susitarta, kad nuo 2025 m. bus pradėta taikyti netarši miestų logistika⁴. Taip mažinamas transporto priemonių išmetamų teršalų kiekis, gerinamas oras, kuriuo žmonės kvėpuoja miestuose, ir prisidedama prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo. 2019 m. Klimato susitarime (Klimaatakkoord) numatyta 30–40 savivaldybių nustatyti nulinės taršos zonas miestų logistikai (komercinės transporto priemonės ir sunkvežimiai)⁵. 2 pastaboje nurodytu dekretu teisiškai įtvirtinamos nulinės taršos zonos komercinėms transporto priemonėms ir sunkvežimiams. 2023 m. birželio 29 d. Dekretu, kuriuo iš dalies keičiamas 1990 m. Reglamentas dėl kelių eismo taisyklių ir kelio ženklų, atsižvelgiant į laikinasias sąlygas ir pereinamojo laikotarpio nuostatas nulinės taršos zonoms (Laikinasis dekretas dėl nulinės taršos zonų), buvo papildomai patikslintos šioms transporto priemonėms taikomos nulinės taršos zonų taisyklės⁶.

Be komercinių transporto priemonių ir sunkvežimių, iškastiniu kuru varomi taksi taip pat prisideda prie prastos oro kokybės miestuose problemos. Todėl 2021 m. Miestų logistikos įgyvendinimo darbotvarkėje nustatyta, kad bus tiriama, ar nulinės taršos zonos galėtų būti taikomos ir taksi⁷. Komercinėms transporto priemonėms, sunkvežimiams ir taksi skirtos nulinės taršos zonos yra svarbus tarpinis žingsnis siekiant iki 2050 m. užtikrinti visiškai netaršų kelių eismą⁸.

Nuo 2019 m. vyksta savivaldybių, centrinės valdžios, taksi sektoriaus atstovų ir kitų viešųjų bei privačiųjų subjektų konsultacijos dėl netaršaus taksi transporto. Po to 2022 m. balandžio mėn. buvo pasirašytas pagrindų susitarimas dėl netaršaus taksi transporto (toliau – Pagrindų susitarimas)^{9,10}. Pasirašydama šį Pagrindų susitarimą, centrinė valdžia pareiškė ketinanti teisiškai leisti nustatyti nulinės taršos zonas taksi. Šis dekretas yra jo plėtojimas. Be ketinimo teisiškai įtvirtinti nulinės taršos zonas, į Pagrindų susitarimo pasirašymą taip pat įtraukti susitarimai dėl įsipareigojimo ir būtinų veiksmų siekiant užtikrinti netaršų taksi transportą. Pavyzdžiui, savivaldybės sudaro palankesnes sąlygas užtikrinti pakankamą įkrovimo infrastruktūrą, o šalys bendradarbiauja rengdamos komunikacijos priemones, kad informuotų taksi įmones, vairuotojus ir keleivius apie netaršių taksi zonų nustatymą.

2.2.2 Taksi nulinės taršos zonų pasirinkimas

Šiuo dekretu savivaldybėms leidžiama nustatyti nulinės taršos zonas taksi, todėl visos transporto priemonės, įregistruotos kaip taksi po 2025 m. gruodžio 31 d. ir varomos iškastiniu kuru, gali būti pašalintos iš tos zonos. Į zonas vis dar bus leidžiama įvažiuoti tik netaršioms Z klasės taksi automobiliams. Transporto priemonėms, įregistruotoms kaip taksi iki 2026 m., taikomos pereinamojo laikotarpio nuostatos (žr. 2.2.4 punktą).

Sprendimas suteikti savivaldybėms galimybę uždrausti nuo 2026 m. sausio 1 d. registruotus taksi buvo priimtas konsultuojantis su savivaldybėmis, taksi sektoriaus

³ Parlamento dokumentai II 2019/20, 30175, Nr. 343.

⁴ Parlamento dokumentai II 2014/15, 33043, Nr. 38.

⁵ Parlamento dokumentai II 2018/19, 32813, Nr. 342.

⁶ 2023 m. birželio 29 d. Dekretas, kuriuo iš dalies keičiamas 1990 m. Reglamentas dėl kelių eismo taisyklių ir kelio ženklų, atsižvelgiant į laikinasias sąlygas ir pereinamojo laikotarpio nuostatas nulinės taršos zonoms (Laikinasis dekretas dėl nulinės taršos zonų) (2023 m. Įstatymų ir dekretų biuletenis, 241).

⁷ Parlamento dokumentai II 2020/21, 31209, Nr. 226.

⁸ Parlamento dokumentai II 2018/19, 32813, Nr. 342.

⁹ Parlamento dokumentai II 2022/23, 30175, Nr. 420.

¹⁰ Pagrindų susitarimą pasirašė Karališkasis Nyderlandų transportas (KNV), „Uber“, „Bolt“, „SchipholTaxi“, „ElaadNL“, „Leaseplan“, Nyderlandų tvariosios energijos asociacija (NVDE), Amsterdamo, Hagos, Eindhoveno, Roterdamo, Tilburgo savivaldybės ir Infrastruktūros ir vandentvarkos ministerija.

atstovais ir kitomis susijusiomis šalimis. Svarbu, kad veiklos vykdytojams būtų įmanoma pereiti prie netaršaus taksi transporto. Todėl buvo palygintos bendros taksi transporto priemonių nuosavybės sąnaudos (pirkimo ir naudojimo sąnaudos), o daugumos modelių atveju bendros netaršaus modelio nuosavybės sąnaudos jau yra mažesnės nei panašaus iškastinio kuro modelio. Tikimasi, kad bendra netaršių transporto priemonių nuosavybės kaina ateityje dar labiau sumažės. Be nuosavybės išlaidų, sprendime suteikti savivaldybėms galimybę uždrausti nuo 2026 m. sausio 1 d. užregistruotus taksi, buvo atsižvelgta į vidutinį taksi nusidėvėjimo laikotarpį ir netaršių modelių prieinamumą.

Nulinės taršos zonos yra gana paprasta priemonė savivaldybėms mažinti eismo taršą, gerinti oro kokybę ir mažinti triukšmo taršą, siekiant pagerinti gyvenimo kokybę jų savivaldybėje. Savivaldybėms gana lengva užtikrinti, kad būtų laikomasi šių zonų reikalavimų, remiantis valstybinio numerio ženklais, pavyzdžiui, naudojant kameras ir automatinio automobilio registracijos numerio atpažinimo priemonę, ANPR). Be savivaldybių, kitos Pagrindų susitarimo šalys taip pat pareiškė teikiančios pirmenybę nulinės taršos zonoms, kad būtų skatinamas netaršus taksi transportas.

Taksi nulinės taršos zonos atitinka komercinių transporto priemonių ir sunkvežimių zonas. Tik savivaldybės, turinčios nulinės taršos zoną komercinėms transporto priemonėms ir sunkvežimiams, gali nustatyti nulinės taršos zoną taksi automobiliams, o nulinės taršos zona taksi automobiliams savivaldybėje geografiškai yra tokia pati kaip ir komercinėms transporto priemonėms bei sunkvežimiams. Taip prisidedama prie politikos aiškumo ir užtikrinama, kad būtų galima taikyti tas pačias vykdymo užtikrinimo priemones, išimtis bei pranešimus kaip ir komercinėms transporto priemonėms bei sunkvežimiams.

Kita nulinės taršos zonų pasirinkimo priežastis yra ta, kad jos taikomos *visiems* taksi automobiliams. Nedaroma skirtumo tarp taksi, kurie yra stabdomi (stabdomi keleivių taksi stotelėje ar gatvėje), ir taksi, kurie yra užsakomi (užsakomi telefonu ar programėle).

2.2.3 Nulinės taršos zonų poveikis taksi

Nyderlanduose yra daugiau kaip 35 000 taksi, daugiausia miestuose.¹¹ Taksi per metus nuvažiuoja maždaug tris kartus daugiau kilometrų nei įprasti lengvieji automobiliai, o daugiau kaip 60 proc. taksi varomi dyzelinu¹². Vis daugiau taksi automobilių yra netaršūs¹³. Nustačius nulinės taršos zonas taksi, gali būti dar labiau paspartintas perėjimas prie netaršaus taksi transporto. Jei vietovėje, kurioje veikia taksi veiklos vykdytojai, nustatoma nulinės taršos zona, tai gali paskatinti juos pasirinkti netaršią transporto priemonę (anksčiau).

Taksi nulinės taršos zonos daro teigiamą poveikį žmonėms, gyvūnams ir augalams tose vietovėse, kuriose vykdoma taksi veikla. Dėl šių zonų mažėja iškastinių kuru varomų taksi skaičius, todėl mažėja transporto priemonių išmetamų teršalų kiekis, gerėja oro kokybė, mažėja triukšmo tarša ir taip gerėja gyvenimo kokybė miesto vietovėse. Nulinės taršos zonos taip pat padeda mažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Tikslus taksi nulinės taršos zonų indėlis siekiant šių tikslų priklauso nuo savivaldybių, kurios nusprendžia nustatyti tokią zoną, skaičiaus, zonų dydžio ir vietos eismo situacijų. Pasirašydamos Pagrindų susitarimą, Amsterdamo, Hagos, Eindhoveno, Roterdamo ir Tilburgo savivaldybės išreiškė ketinimą nustatyti zoną. Dabar prisijungė Harlemermero

¹¹ Nuo ketvirtadalio iki trečdalio taksi naudojami klientų taksi transportui, o kiti taksi naudojami vadinamajam tikslinės grupės transportui: pavyzdžiui, moksleiviams, pagyvenusiems žmonėms ir ligoniams vežti pagal sutartis.

¹² Šaltiniai: Nyderlandų statistikos tarnyba (CBS) ir Nyderlandų transporto priemonių institucija (RDW).

¹³ 2024 m. rugsėjo mėn. daugiau nei 26 proc. visų taksi automobilių buvo netaršūs, palyginti su 16 proc. prieš 1,5 metų. Daugiau kaip pusė naujai įsigytų transporto priemonių, užregistruotų kaip taksi per pirmuosius 2024 m. mėnesius, yra netaršios. Šaltinis: RDW.

savivaldybė. Tai reiškia, kad apimama didelė taksi rinkos dalis¹⁴. Daugiau savivaldybių gali sekti šiuo pavyzdžiu.

Jei savivaldybės nustato nulinės taršos zoną taksi, tai turės įtakos toje zonoje veikiantiems taksi veiklos vykdytojams. Veiklos vykdytojai, kurie vis dar eksploatuoja iškastiniu kuru varomus taksi automobilius, turės investuoti į netaršų modelį, jei nori toliau veikti zonoje. Pereinamojo laikotarpio priemonės kuo labiau suderinamos su natūraliu veiklos vykdytojų investicijų laiku (žr. 2.2.4 punktą). Daugumos modelių atveju netaršių taksi automobilių nuosavybės sąnaudos jau yra mažesnės nei panašaus iškastinio kuro modelio. Kai kuriais atvejais pirkimo išlaidos gali būti didesnės, tačiau veiklos vykdytojai turi susigrąžinti šias išlaidas¹⁵.

Taksi veiklos vykdytojai, kurie veikia zonose, bet (dar) neatitinka reikalavimų dėl įvažiavimo į zoną, tam tikrais atvejais gali kreiptis dėl išimties taikymo. Įgyvendindamos suderintą išimčių politiką ir įsteigdamos Centrinį išimčių taikymo centrą, savivaldybės stengiasi užtikrinti, kad veiklos vykdytojams tenkanti reglamentavimo ir administracinė našta būtų nedidelė (žr. 2.4 punktą).

Savivaldybėms, taksi automobiliams taikančioms nulinės taršos zoną, tai reiškia, kad privaloma užtikrinti jos taikymą (žr. 2.5 punktą). Savivaldybės taip pat turės parengti išimčių politiką. Savivaldybės, ketinančios nustatyti nulinės taršos zoną taksi, nurodė, kad pageidauja perduoti savo įgaliojimus taikyti išimtis Centriniam biurui, atsakingam už išimtis nulinės taršos zonose (Centraal Loket ontheffingen nul-emissiezones), kuris steigiamas pagal Miestų logistikos įgyvendinimo darbotvarkę (žr. 2.4 punktą).

Savivaldybės gali laisvai nuspręsti, ar jos nori nustatyti nulinės taršos zoną taksi. Tada zona nustatoma Eismo dekretu. Tame dekrete savivaldybė pagrindžia zonos veiksmingumą ir proporcingumą, atsižvelgia į poveikį gyventojams ir taksi veiklos vykdytojams bei vairuotojams ir patikrina, ar įvykdytos visos išankstinės sąlygos. Be to, savivaldybė svarsto galimybę nustatyti nulinės taršos zoną taksi kartu su kitomis priemonėmis, kurios gali pagerinti oro kokybę ir gyvenimo kokybę. Savivaldybės, kurios pasirašė Pagrindų susitarimą, konsultuodamosi su KNV ir vietos taksi veiklos vykdytojais, parengė veiksmų planą dėl nulinės taršos zonos nustatymo taksi. Eismo dekreto priėmimui taikomais reikalavimais taip pat užtikrinama, kad savivaldybės tinkamai priimtų sprendimą nustatyti nulinės taršos zoną taksi. Miestų logistikos ekspertų grupės bendradarbiavimo projektas (SPES) padeda savivaldybėms priimti eismo dekretus ir teikia pavyzdinius dekretus.

2.2.4 Iki 2026 m. užregistruotiems taksi taikomos pereinamojo laikotarpio nuostatos

Taksi veiklos vykdytojai, kurie pastaraisiais metais investavo į iškastiniu kuru varomas transporto priemones, turės dar keletą metų, kad pereitų prie netaršaus varianto. Reikalavimai dėl įvažiavimo į taksi nulinės taršos zonas yra šie:

- visos naujos ar naudotos transporto priemonės, užregistruotos kaip taksi nuo 2026 m. sausio 1 d., turi būti netaršios, kad galėtų važiuoti zonoje.
- iki 2026 m. sausio 1 d. užregistruotiems 5 taršos klasės taksi automobiliams leidžiama įvažiuoti į zoną iki 2027 m. sausio 1 d.
- iki 2026 m. sausio 1 d. užregistruotiems 6 taršos klasės taksi automobiliams leidžiama įvažiuoti į zoną iki 2029 m. sausio 1 d.¹⁶

Reikalavimai dėl įvažiavimo į zoną buvo parengti konsultuojantis su Pagrindų susitarimo šalimis. Buvo siekiama rasti pusiausvyrą tarp, viena vertus, svaraus indėlio mažinant

¹⁴ Tikslus kiekvienoje savivaldybėje veiklą vykdančių taksi skaičius nėra žinomas. CBS atlikta analizė rodo, kad daugiausia taksi kilometrų nuvažiuojama Amsterdame ir kad beveik pusė visų taksi kilometrų nuvažiuojama Šiaurės Olandijoje, Pietų Olandijoje ir Šiaurės Brabante kartu sudėjus.

¹⁵ Tikslinės grupės transporto atveju sutartyse nustatomas investicijų laikas ir kada susigrąžinamos pirkimo išlaidos.

¹⁶ Taršos klasė nurodo, kiek transporto priemonė teršia aplinką. Apytiksliai kalbant, kuo aukštesnė taršos klasė, tuo mažiau teršalų išmetama.

transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį ir, kita vertus, taksi veiklos vykdytojų galimybių. Buvo atsižvelgta į bendras nuosavybės išlaidas, taksi nusidėvėjimo laikotarpį ir netaršių taksi automobilių prieinamumą.

Reikalavimai dėl įvažiavimo į zoną taikomi visoms taksi nulinės taršos zonoms, neatsižvelgiant į tai, kada savivaldybė nustato tokią zoną.

2.3 Neįgaliųjų vežimėliams pritaikytiems taksi automobiliams taikomos išimtys

Neįgaliųjų vežimėliams pritaikytų taksi savininkai dažnai dar negali atitikti patekimo į nulinės taršos zonas reikalavimų. Įperkami, neįgaliųjų vežimėliams pritaikyti netaršūs taksi automobiliai dar nėra pakankamai prieinami. Todėl neįgaliųjų vežimėliams pritaikytiems taksi automobiliams iki 2030 m. netaikomas draudimas taksi automobiliams įvažiuoti į nulinės taršos zonas. Neįgaliųjų vežimėliams pritaikyti taksi automobiliai transporto priemonių registre identifikuojami pagal kėbulo kodą SH, kaip specialios paskirties nuoroda į neįgaliųjų vežimėliams pritaikytus taksi automobilius, arba pagal specialiuosius kodus 70, 145, 146, 147 ar 149. Išimties galiojimo pabaiga bus peržiūreta 2028 m., siekiant nustatyti, ar nuo 2030 m. bus pakankamai įperkamų netaršių modelių.

2.4 Suderinta išimčių politika

Be neįgaliųjų vežimėliams pritaikytų taksi savininkų, tikėtina, kad bus ir kitų taksi veiklos vykdytojų, kurie (dar) negali atitikti įvažiavimo į nulinės taršos zonas reikalavimų. Tam tikrais atvejais šių taksi savininkai gali prašyti išimties važiuoti nulinės taršos zonose. Nepageidautina, kad skirtingų savivaldybių veiklos vykdytojai susidurtų su skirtinga išimčių politika ir skirtingomis taikymo procedūromis. Todėl savivaldybės, kurios ketina nustatyti nulinės taršos zoną taksi, kartu su Infrastruktūros ir vandentvarkos ministerija susitaria dėl suderintos išimčių politikos, kurią savivaldybės turi bendrai įgyvendinti. Tai susiję, pavyzdžiui, su kasdienėmis išimtimis įvažiuoti į nulinės taršos zoną kelis kartus per metus. Be to, sudaromi susitarimai dėl išimčių suteikimo ilgesniam laikotarpiui, pavyzdžiui, jei veiklos vykdytoju gresia bankrotas arba jei veiklos vykdytojas įsigijo netaršią transporto priemonę, kuri dar nebuvo pristatyta.

Taip pat atsižvelgiama į tikslinės grupės transportą, pvz., moksleiviams, pagyvenusiems žmonėms ir ligoniams vežti pagal sutartis, kuris vykdomas taksi. Savivaldybės, ketinančios nustatyti nulinės taršos zoną taksi, perka arba ketina pirkti savo tikslinės grupės transportą nulinės taršos pagrindu. Tačiau zonose taip pat turi būti naudojamas tikslinės grupės transportas, kurį, pavyzdžiui, perka aplinkinės savivaldybės arba kitos šalys. Dalis šio transporto (dar) dėl galiojančių susitarimų su savo klientu gali neatitikti reikalavimų dėl įvažiavimo į nulinės taršos zonas. Infrastruktūros ir vandentvarkos ministerijos ir savivaldybių, kurios turi nustatyti nulinės taršos zoną taksi, vardu buvo sudarytas šios grupės aprašas. Savivaldybės bendradarbiauja ir konsultuojasi su pramonės atstovais, siekdamos nustatyti išimties suteikimo sąlygas.

Numatoma, kad išimtis vertins Centrinis biuras, atsakingas už išimtis nulinės taršos zonose, kuris steigiamas pagal Miestų logistikos įgyvendinimo darbotvarkę. Savivaldybės, kurios ketina nustatyti nulinės taršos zoną taksi, nurodė, kad perduos savo išimties suteikimo įgaliojimus Centriniam biurui. Tada veiklos vykdytojai gali kreiptis į šį biurą, norėdami pateikti prašymą dėl išimties taikymo vienoje ar daugiau savivaldybių, kuriose yra nulinės taršos zona. Taip užtikrinamas išimčių taikymo politikos vienodumas, aiškumas ir mažesnė administracinė našta taksi veiklos vykdytojams ir pačioms savivaldybėms.

2.5 Įgyvendinimas, priežiūra ir vykdymo užtikrinimas

Įvažiavimo į nulinės taršos zoną kontrolę savivaldybė vykdo remdamasi registracijos numeriu, paprastai naudodama kameras ir automatinio transporto priemonės registracijos numerio atpažinimo priemonę (ANPR) arba pasitelkdama specialius tyrimus atliekančius pareigūnus. Už draudimo įvažiuoti į nulinės taršos zoną pažeidimą gali būti skiriama bauda pagal Kelių eismo taisyklių administracinio vykdymo užtikrinimo įstatymą.

(Mulderio įstatymą). Teisingumo ir saugumo ministras skatina įtraukti šią nusikalstamą veiką į Mulderio įstatymą kaip pažeidimą, už kurį baudžiama baudos skyrimu.

2.6 Administracinė našta ir reikalavimų atitikties sąnaudos

Nyderlanduose klientų taksi transportui naudojama apie 10 000 taksi automobilių¹⁷. Trys ketvirtadaliai jų greičiausiai važinėja (kartais) savivaldybėse, kurios planuoja nustatyti nulinės taršos zoną taksi. 2024 m. rugsėjo mėn. daugiau kaip 26 proc. visų taksi automobilių jau buvo netaršūs, o ši procentinė dalis yra dar didesnė savivaldybėse, kurios planuoja nustatyti nulinės taršos zoną taksi. Didžioji dauguma kitų taksi automobilių yra 5 arba 6 taršos klasės. Šių taksi savininkai artimiausiais metais galės pasinaudoti pereinamojo laikotarpio priemonėmis. Jei jie vis tiek investuotų į naują transporto priemonę (dėl jų transporto priemonės nusidėvėjimo laikotarpio), nulinės taršos zonų nustatymas taksi paskatintų juos pasirinkti netaršią transporto priemonę. Šiuo dekretu šiai grupei nesukuriama jokia papildoma administracinė našta ar reikalavimų laikymosi išlaidos.

Yra nedidelė veiklos vykdytojų grupė (apytiksliais skaičiavimais, 500–700), kuriai šis reikalavimas netaikomas. Jei jie nori vykdyti veiklą nulinės taršos zonoje, turi iš anksto investuoti į netaršias transporto priemones, todėl jiems tenka papildoma administracinė našta ir reikalavimų laikymosi išlaidos. Šias išlaidas sudaro naujos transporto priemonės įsigijimas ir visos išlaidos, kurias gali tekti patirti registruojant šią transporto priemonę kaip taksi ir perduodant registracijos numerį savivaldybei. Darant prielaidą, kad bus dirbama vieną valandą ir mokamas 47 EUR valandinis darbo užmokestis, bendra šiai veiklos vykdytojų grupei tenkanti administracinė našta vienkartinio pagrindu yra ne daugiau kaip 32 900 EUR (700 x 47 EUR).

Be nedidelės veiklos vykdytojų, kurie iš anksto investuoja į netaršias transporto priemones, grupės, yra išlaidų, susijusių su prašymu taikyti išimtį reikalavimus atitinkantiems veiklos vykdytojams. Toliau bus vertinamas numatomų išimčių skaičius ir taikymo procedūra. Tikimasi, kad per metus bus pateikta keli šimtai prašymų dėl išimties taikymo. Darant prielaidą, kad per metus pateikiama 300 prašymų taikyti išimtį, kurių nagrinėjimas vidutiniškai trunka pusvalandį vienam prašymui, administracinė našta yra 7 050 EUR per metus.

¹⁷ Kalbant apie tikslinės grupės transportui naudojamus taksi, centrinė valdžia ir savivaldybės siekia, kad iki 2025 m. tikslinės grupės transportas būtų netaršus. Vis dar gali būti tikslinės grupės transporto priemonių, kurios dar nėra netaršios ir kurios veikia nulinės taršos zonose, skirtose taksi. Savivaldybės, kurios ketina nustatyti nulinės taršos zoną taksi, rengia sąlygas, kaip šiai grupei būtų suteikta išimtis.

3. Naujo kelio ženklo, skirto aplinkos zonoms ir nulinės taršos zonoms, turinys

3.1 Naujo kelio ženklo ir susijusių papildomų ženklų įvedimas ir pagrindimas

Ši aiškinamųjų pastabų dalis susijusi su kelio ženklų, nurodančių aplinkos zoną arba nulinės taršos zoną, pritaikymu.

Tiek aplinkos zonos, tiek nulinės taršos zonos yra priemonės klimato ir oro kokybės tikslams pasiekti. Kad būtų galima nustatyti tokią zoną, reikalingas kelio ženklas, nurodantis zoną ir kurioms transporto priemonėms zona taikoma. Šiuo dekretu ankstesni aplinkos ir nulinės taršos zonų kelio ženklai pakeičiami nauju perspektyviu kelio ženklų su susijusiais papildomais ženklais.

Kelio ženklų pritaikymo priežastys yra trys:

- Pirma, anksčiau nustatytas¹⁸ nulinės taršos zonos kelio ženklas (C22c) specialiai skirtas uždrausti komercines transporto priemones ir sunkvežimius. Dėl šio ženklo atsiradimo negalima pridėti jokių kitų transporto priemonių kategorijų. Tai tapo problema dabar, kai taksi (žr. 2 skirsnį) taip pat gali būti įtraukti į nulinės taršos zonas. Kad ateityje būtų galima įtraukti taksi ir galbūt kitas transporto priemones, dabar sukuriamas bendresnis ženklas. Anksčiau nustatytas nulinės taršos zonoms skirtas kelio ženklas buvo praktiškai ir teisiškai netinkamas kitų kategorijų transporto priemonėms, išskyrus jame pavaizduotas komercines transporto priemones ir sunkvežimius.
- Kita (papildomų) ženklų pritaikymo priežastis yra ta, kad nustačius nulinės taršos zoną komercinėms transporto priemonėms ir sunkvežimiams su senais ženklais ir aplinkos zoną dyzeliniams lengviesiems automobiliams, skirtingi (papildomi) ženklai prieštarautų komercinių transporto priemonių atžvilgiu. Pritaikius ženklus, galima nustatyti tiek nulinės taršos zoną komercinėms transporto priemonėms ir sunkvežimiams, tiek aplinkos zoną dyzeliniams lengviesiems automobiliams.
- Galiausiai dviejų pagrindinių ženklų ir skirtingų papildomų ženklų bendras naudojimas lemtų ženklų maišatį ir aiškumo stoką eismo dalyviui.

Naujas kelio ženklas turi būti naudojamas visose su teršalų išmetimu susijusiose zonose, įtrauktose į 1990 m. RVV. Tai leidžia atitinkamais papildomais ženklais nurodyti ir aplinkos zoną, ir nulinės taršos zoną. Kelio ženklas yra pritaikytas ateičiai, todėl nekeičiant pagrindinio ženklo ilgainiui bus galima nustatyti nulinės taršos zoną ir kitų kategorijų transporto priemonėms¹⁹. Šiuo dekretu suteikiama galimybė įtraukti taksi automobilius į tvarką dėl įvažiavimo į nulinės taršos zonas.

Be to, šiuo pakeitimu aplinkos zona dyzeliniams lengviesiems automobiliams atskiriama nuo komercinės paskirties transporto priemonių, kad būtų galima išlaikyti atskirą aplinkos zoną lengviesiems automobiliams arba ją nustatyti kartu su nulinės taršos zona komercinėms transporto priemonėms ir sunkvežimiams.

Autonominiai pokyčiai

¹⁸ 2019 m. spalio 29 d. Dekretas, kuriuo iš dalies keičiamas 1990 m. Reglamentas dėl kelių eismo taisyklių ir kelio ženklų, Kelių eismo administracinių nuostatų dekretas ir Registracijos numerio reglamentas, siekiant suderinti aplinkos zonas (2019 m. Įstatymų ir dekretų biuletenis, 398).

¹⁹ Nustatyti nulinės taršos zoną naujų kategorijų transporto priemonėms galima tik iš dalies pakeitus 1990 m. RVV kelio ženklų tekstą ir aprašymą. Taikant šį naują perspektyvų projektą, palyginti su dabartine sistema, sumažinama administracinė našta ir savivaldybių išlaidos. Šiuo dekretu suteikiama galimybė nustatyti nulinės taršos zoną taksi.

Išskyrus taksi, naujasis kelio ženklas nedaro poveikio galiojančioms įvažiavimo tvarkoms ar su jomis susijusiems susitarimams²⁰. Iki 2025 m. kai kurių papildomų ženklų galiojimas jau bus pasibaigęs²¹. Dabar, kai šis dekretas įsigalios po šios datos, šių ženklų nereikės pakeisti naujais papildomais ženklais. Tai papildomi ženklai C22a1, C22a4, C22a6 ir C22a8.

3.2 Apibendrinimas

Naująjį kelio ženklą sudaro pagrindinis ženklas, kuris yra esamo draudžiamojo ženklo variantas (C6: draudžiama įvažiuoti motorinėms transporto priemonėms, turinčioms daugiau nei du ratus). Šiuo pakeitimu esami kelio ženklai, skirti aplinkos zonoms ir nulinės taršos zonoms, pakeičiami vienu kelio ženklu, kuriame nurodoma, kad transporto priemonėms draudžiama įvažiuoti dėl išmetamųjų teršalų reikalavimų. Tai draudžiamasis ženklas su automobilio ir dūmų kamuolio atvaizdu. Kaip ir dabartinėje aplinkos zonų ir nulinės taršos zonų sistemoje, šis kelio ženklas visada derinamas su vienu ar daugiau papildomų ženklų, rodančių transporto priemonių kategorijų, išmetamųjų teršalų klasių ir degalų derinius. Papildomi ženklai nurodo, kurioms transporto priemonių kategorijoms su kokia taršos klase taikoma zona (įvažiavimo tvarka).

Nauji kelio ženklai ir papildomi ženklai geriau suderinti su BABW ir 1990 m. RVV.

Naujasis kelio ženklas ir susiję papildomi ženklai yra geresni už ankstesnius ženklus, skirtus aplinkos zonoms, laikantis galiojančių ženklų ir papildomų ženklų taisyklių, nustatytų BABW (8 straipsnio 2 dalies b punktas) ir 1990 m. RVV (67 straipsnio 1 dalies b punktas).

Papildomi ženklai nurodo, kurioms transporto priemonėms taikomas draudimas įvažiuoti. Jie skiriasi nuo ankstesnių ženklų, nurodžiusių, kurioms transporto priemonės buvo leidžiama įvažiuoti. Naujojoje sistemoje papildomi ženklai visada nurodo, kurioms transporto priemonėms ir kokiomis sąlygomis (kokia taršos klasė) taikomas draudimas įvažiuoti. Papildomuose ženkluose nurodytų taršos klasių spalvos atitinka esamą 1990 m. RVV nustatytą sistemą.

Šiuo dekretu nuo 2026 m. sausio 1 d. panaikinami esami ženklai, nustatyti nulinės taršos zonoms ir aplinkos zonoms su susijusiais papildomais ženklais, ir taikomas naujasis kelio ženklas su susijusiais papildomais ženklais, kaip nustatyta šio dekreto I straipsnio E dalies 2 punkto 1 priede.

Šis dekretas įsigalioja 2026 m. sausio 1 d. Šiems ženklaus taikoma 6 mėnesių laikinoji pereinamojo laikotarpio priemonė, taikoma savivaldybėms, kuriose yra nustatyta aplinkos zona. Savivaldybės, kuriose 2026 m. sausio 1 d. jau yra komercinėms transporto priemonėms ir sunkvežimiams skirta aplinkos zona, iki 2026 m. liepos 1 d. turi būti įrengusios naujus (papildomus) ženklus ir, jei reikia, priėmusios naują Eismo dekretą. Tokiu būdu savivaldybės turi pakankamai laiko įrengti tinkamus ženklus, kad gatvėse ilgą laiką nebūtų skirtingų ženklų, turinčių tą pačią reikšmę.

3.3 Poveikis

Naujo kelio ženklo ir susijusių papildomų ženklų, skirtų aplinkos zonoms ir nulinės taršos zonoms, įvedimas išsprendžia tris problemas. Pirma, galiausiai nulinės taršos zonų ženklus bus galima taikyti ir naujoms transporto priemonių kategorijoms, pradedant taksi. Be to, turi būti įmanoma nustatyti aplinkos zoną tik dyzeliniams lengviesiems automobiliams tose vietovėse, kuriose komercinėms transporto priemonėms taikoma

²⁰ 2023 m. birželio 29 d. Dekretas, kuriuo iš dalies keičiamas 1990 m. Reglamentas dėl kelių eismo taisyklių ir kelio ženklų, atsižvelgiant į laikinąsias sąlygas ir pereinamojo laikotarpio nuostatas nulinės taršos zonoms (Laikinasis dekretas dėl nulinės taršos zonų) (2023 m. Įstatymų ir dekretų biuletenis, 241).

²¹ Žr. 1990 m. RVV 86d straipsnio 2 dalį (senąją) ir 3 dalį (senąją).

nulinės taršos zona. Galiausiai turi būti išvengta kelio ženklų ir papildomų ženklų maišaties. Aplinkos zonos ir nulinės taršos zonos pakanka ženklo su vienu ar daugiau papildomų ženklų.

3.4 Įgyvendinimas, priežiūra ir vykdymo užtikrinimas

Naujas kelio ženklas ir susiję papildomi ženklai įsigalioja 2026 m. sausio 1 d. Paskelbus dekretą, pradedamos informavimo kampanijos, kuriomis siekiama didinti informuotumą apie naujus ženklus. Transporto priemonių savininkai nacionalinėse aplinkos ir nulinės taršos zonų interneto svetainėse (www.milieuzones.nl ir www.opwegnaarzes.nl) informuojami apie savivaldybių nustatytas aplinkos ir nulinės taršos zonas, taikomas taisykles ir susijusius ženklus. Šiose interneto svetainėse taip pat pateikiama aplinkos ir nulinės taršos zonų apžvalga bei naujo pagrindinio ženklo ir naujų papildomų ženklų derinys.

Informaciją turi teikti ne tik nacionalinė vyriausybė. Atskiros savivaldybės bei pramonės asociacijos įtraukia savo atstovaujamą grupę į naujų aplinkos zonų ir nulinės taršos zonų ženklinimą ir apie tai jas informuoja.

3.5 Finansinis poveikis

Savivaldybės, nusprendusios nustatyti aplinkos zoną arba nulinės taršos zoną, gali įvertinti dėl šio pokyčio atsirandantį finansinį poveikį ir administracinę naštą. Šio poveikio mastas priklauso nuo konkretaus sprendimų priėmimo proceso, tačiau kol kas manoma, kad jis bus ribotas, nes savivaldybės, norinčios nuo 2025 m. nustatyti nulinės taršos zoną, bet kuriuo atveju turėtų investuoti į nulinės taršos zonos ženklo pakeitimą ir įrengimą. Savivaldybės, kurios eksploatuoja tik aplinkos zoną, taip pat turi įrengti naujus ženklus. Kadangi daugelis iš jų tuo metu vis tiek sugriežtina įvažiavimo reikalavimus, nauji ženklai jau yra planavimo dalis.

4. Diskusijos, patarimai, konsultacijos, preliminarus tikrinimas ir pranešimas

Rengiant šį dekretą, ženklai buvo aptarti su savivaldybėmis, Nacionaline ženklinimo tarnyba (NBd), Teisingumo ir saugumo ministerija, Prokuratūros centriniu duomenų tvarkymo biuru (CVOM) ir Infrastruktūros ir vandentvarkos ministerija (Rijkswaterstaat).

Taip pat buvo atsižvelgta į Europos pažangą derinant ženklus vietovėse, kuriose ribojamas eismas. Tai apima patarimus, kaip naudoti pagrindinį ženklą, kuriame pavaizduotas automobilis *en face* su išmetamosiomis dujomis (kaip parodyta šiame pagrindiniame ženkle), o po juo – transporto priemonės, kurioms taikomas pagrindinis ženklas (kaip parodyta dabartinėje sistemoje). Ši sistema šiuo metu kuriama ir dar nėra galutinai nustatyta. Nyderlandų nulinės taršos zonų nustatymas lenkia Europos ir tarptautinių taisyklių kūrimą. Naujasis pagrindinis ženklas yra panašus į tą, kuris Flandrijoje naudojamas mažos taršos zonai.

Be to, pagrindinio ženklo ir įvairių papildomų ženklų veiksmingumas ir suprantamumas buvo vertinami atliekant naudotojų apklausą, kurioje dalyvavo visų Nyderlandų greitkelių eismo dalyvių atstovai. Rezultatai rodo, kad pagrindinis ženklas yra glaudžiai susijęs su tarša, kai akivaizdu, jog mažiau teršiančioms transporto priemonėms ir netaršiais degalais (elektros energija ir vandeniliu) varomoms transporto priemonėms leidžiama važiuoti nepriklausomai nuo papildomo ženklo tipo. Taip pat yra požymių, kad respondentai negali teisingai suprasti, pavyzdžiui, „3 ir žemesnės klasės“ arba „4 ir aukštesnės klasės“ sistemos, atsižvelgdami į transporto priemonės, kuria jie važiuoja, klasę (3 klasė yra aukštesnė ar žemesnė už 4 klasę ir (arba) 3 ar 4 klasė yra švaresnė ar taršesnė?). Siekiant sumažinti dviprasmiškumo riziką, buvo nuspręsta naujuose papildomuose ženkluose aiškiai nurodyti taršos klases, kurioms taikoma aplinkos zona. Taip siekiama užkirsti kelią kelių eismo dalyvių klaidoms, susijusioms su tuo, kurios

išmetamųjų teršalų klasės yra aukštesnės ar žemesnės, o kurios – švaresnės ar taršesnės.

Naudotojų apklausoje daroma išvada, kad atlikus siūlomus ženkle pakeitimus ir surengus tinkamą informavimo kampaniją, kelių naudotojai gali padaryti mažiau klaidų, o naujų ženklų suprantamumas ir aiškumas padidės.

4.1 Poveikio MVĮ tyrimas

2023 m. sausio 31 d., atliekant MVĮ tyrimą, su šešiomis MVĮ buvo surengtos diskusijos dėl ketinimo nustatyti taksi nulinės taršos zonas. MVĮ veikia klientų taksi rinkoje ir tikslinės grupės transporto sektoriuje įvairiose Nyderlandų dalyse. Diskusijos dalyviai teigiamai vertina dekretą. Jie pritaria pagrindiniams tvarumo užmojams ir laikosi nuomonės, kad planai yra įgyvendinami, tačiau turi tam tikrų susirūpinimų.

Pirma, išimtis turi būti taikoma neįgaliųjų vežimėliams pritaikytiems taksi automobiliams ir taksi automobiliams, skirtiems gulintiems pacientams vežti, o tos išimties galiojimo pabaiga 2030 m. turi būti peržiūrėta laiku, kad būtų galima nustatyti, ar yra pakankamai įperkamu nedaršiu neįgaliųjų vežimėliams pritaikytų taksi. Tai turi būti peržiūrėta 2028 m. (žr. 2.3 skirsnį).

Kitas dalyviams susirūpinimą keliantis klausimas: turi būti pakankama įkrovimo infrastruktūra, įskaitant vadinamąsias greitojo įkrovimo stoteles, galbūt ypač skirtas taksi automobiliams. Savivaldybės sudaro palankesnes sąlygas užtikrinti pakankamą įkrovimo infrastruktūrą ir koordinuoja tai su tinklo operatoriumi bei atitinkamomis rinkos šalimis, kaip nustatyta ir Pagrindų susitarime. Centrinė valdžia taip pat bendradarbiauja su šiomis šalimis pagal vadinamąją Nacionalinę įkrovimo infrastruktūros darbotvarkę (NAL). Į taksi automobilių įkrovimo poreikius atsižvelgiama sudarant reikiamos įkrovimo infrastruktūros aprašą. NAL siekiama užtikrinti, kad įkrovimo infrastruktūros plėtra Nyderlanduose atitiktų visų rūšių elektra varomo transporto augimą, o pagrindinis tikslas – suteikti pakankamai įkrovimo galimybių. NAL bendradarbiavimo susitarime šiuo klausimu nustatyti konkretūs centrinės valdžios ir regionų susitarimai²².

MVĮ svarbu, kad tikslinės grupės transportui būtų skiriamas didelis dėmesys. Pasak jų, tai yra viešojo transporto forma žmonėms, kurie negali naudotis reguliariu viešuoju transportu. Nedaršius važiavimas neturėtų būti vykdomas šiems žmonėms teikiamų paslaugų sąskaita, pavyzdžiui, dėl to, kad kelionės metu reikės įkrauti transporto priemonę. Svarbu, kad tikslinės grupės transporto klientai (daugiausia savivaldybės) į tai atkreiptų dėmesį. Pagal šipareigojimų ir administracinį susitarimą dėl nedaršaus tikslinės grupės transporto centrinė valdžia skatina ir padeda tikslinės grupės transporto klientams pirkti nedaršias transporto priemones²³.

MVĮ darbo grupės diskusijoje taip pat aptarta, kad, siekiant sumažinti MVĮ tenkančią administracinę naštą, svarbu, jog veiktų vienas biuras, kuriame būtų galima teikti prašymus dėl išimčių taikymo, ir kad visos savivaldybės, kuriose taksi automobiliams yra nustatyta nulinės taršos zona, taikytų tą pačią išimčių politiką. Dalyviai nurodė, kad yra taksi automobilių, vykdančių veiklą visoje šalyje, todėl visoms nedaršioms zonoms turėtų būti galima gauti ilgesnį laikotarpį galiojančią išimtį. Į šį MVĮ pasiūlymą atsižvelgiama rengiant išimčių politiką.

4.2 Konsultacijos internetu

Konsultacijos internetu dėl dekreto projekto vyko 2023 m. rugpjūčio 18 d.–rugsėjo 15 d. Buvo gauta 15 atsakymų. Atsakymus pateikė keturi asmenys, septynios bendrovės arba

²² Parlamento dokumentai II 2021/22, 31305, Nr. 351; www.agendalaadinfrastructuur.nl.

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

bendrovių atstovai ir keturios savivaldybės. Nors atsakymai iš esmės yra teigiami dėl savivaldybių galimybės nustatyti nulinės taršos zoną taksi, šalys atkreipia dėmesį į keletą punktų.

Trijuose atsakymuose nurodoma, kad įvažiavimo reikalavimai, kaip paaiškinta 2.2.4 skirsnyje, taikomi kiekvienai nulinės taršos zonai taksi, neatsižvelgiant į tai, kada savivaldybė nustato zoną. Pasak vienos skėtinės organizacijos, tai reiškia, jog veiklos vykdytojai gali būti informuojami prieš pat zonos nustatymą, kad jų taksi neleidžiama vykdyti veiklos zonoje. Viena savivaldybė prašo, kad įvažiavimo į zoną reikalavimai priklausytų nuo jos įsteigimo laiko. Ši alternatyva nebuvo pasirinkta. Vienodi įvažiavimo į zoną reikalavimai visoms nulinės taršos zonoms užkerta kelią veiklos vykdytojams susidurti su skirtingomis situacijomis skirtingose nulinės taršos zonose. Vienoda pereinamojo laikotarpio tvarka grindžiama nacionaliniu taksi parku ir vidutiniu taksi nusidėvėjimo laikotarpiu. Savivaldybės privalo laiku susisiekti ir konsultuotis su vietos taksi sektoriaus atstovais, jei nori nustatyti nulinės taršos zoną. Prireikus savivaldybė gali laikinai suteikti papildomas išimtis.

Viena savivaldybė klausia, kodėl įvažiavimo į zoną reikalavimuose nurodyta data yra 2025 m. sausio 1 d.²⁴ Ši data buvo pasirinkta konsultuojantis su savivaldybėmis, taksi sektoriaus atstovais ir kitomis susijusiomis šalimis, taip pat išnagrinėjus netaršių taksi automobilių prieinamumą ir nuosavybės išlaidas. Pasirinkta data sutampa su laiku, nuo kurio savivaldybės gali nustatyti nulinės taršos zoną taksi, o tai savo ruožtu sutampa su laiku, nuo kurio galima nustatyti nulinės taršos zoną komercinėms transporto priemonėms ir sunkvežimiams.

Vienas privatus asmuo klausia, kodėl nebuvo pasirinkta bendresnė politika. Centrinė valdžia nusprendė, kad komercinis transportas pirmiausia turi būti ekologiškesnis miestuose, nes tai yra veiksmingiausia ir ekonomiškiausia. Dvi taksi įmonės (jų atstovai) pabrėžia pakankamos (greito) įkrovimo infrastruktūros ir rinka pagrįstų apmokestinimo tarifų svarbą. Viena iš jų taip pat norėtų „plačios išimties politikos“, o viena savivaldybė taip pat pateikė dvi pastabas dėl išimties politikos. Išimčių politika rengiama kartu su savivaldybėmis ir konsultuojantis su pramonės atstovais.

Apskritai siūlomo ženklo sistema nekvestionuojama, tačiau prašoma išsamesnio paaiškinimo. Be to, kelios šalys pasiūlė patikslinti formuluotę ir kelio ženklą su susijusiais papildomais ženklais bei išaiškinti aiškinamąsias pastabas. Daugelis šių pasiūlymų buvo priimti.

Dėl spalvų naudojimo ir taršos klasių rodymo ant kelio ženklo ir su juo susijusių papildomų ženklų sistemos privatus asmuo pateikė konkretų atsakymą. Šis pasiūlymas buvo įtrauktas svarstyti ankstesniame parengiamajame etape. Galutinis sprendimas dėl sistemos buvo priimtas remiantis tokių šalių kaip Nacionalinė ženklinimo tarnyba, savivaldybės ir policija ekspertų vertinimu ir naudotojų testu. Naudotojų testas parodė, kad papildomą ženklą lengviau interpretuoti, jei rodomos visos taršos klasės, kurios neturi prieigos. Taip pat buvo nuspręsta naudoti spalvas, jau priskirtas 1990 m. RVV nustatytoms taršos klasėms ir naudojamas esamuose papildomuose ženkluose. Sprendimas pakeisti papildomų ženklų sistemą iš „leidžiama“ į „draudžiama“ buvo priimtas atsižvelgiant į esamą 1990 m. RVV sistemą. Ženkluose nerodomas taršos klasės, kurioms suteikiama prieiga.

Taip pat gauta kritiškų atsakymų dėl ženklų skaičiaus kartu su kelio ženklu, skirtu aplinkos zonoms. Tačiau siūlomas kelio ženklas su susijusiais papildomais ženklais tiksliai pakeičia tiek nulinės taršos miesto logistikos zonų (C22c), tiek aplinkos zonų (C22a) kelio ženklus, kad būtų išvengta pernelyg didelio kelio ženklų skaičiaus.

Interesų grupės atsakymas aiškiai nurodyti mobiliąsias mašinas ir traktorius kaip leidžiamas transporto priemonių kategorijas papildomuose ženkluose nekeičia situacijos, nes mobiliosioms mašinoms ir traktoriams netaikoma nulinės taršos zonų tvarka. Kol kas tai taip pat negalioja, todėl jie nebuvo įtraukti.

²⁴ Iš pradžių nulinės taršos zonas taksi buvo planuojama nustatyti nuo 2025 m. sausio 1 d. Šiuo metu ši data atidėta iki 2026 m. sausio 1 d.

Viena savivaldybė prašo lankstumo dėl papildomų ženklų. Siekiant, kad eismo dalyviams būtų kuo aiškiau, būtina, kad aplinkos zonoms ir nulinės taršos zonoms skirti papildomi ženklai visur būtų vienodi.

Gavus savivaldybių atsakymus dėl laiko intervalų zonų, pėsčiųjų zonų ir nulinės taršos zonų sujungimo į vieną kelio ženklą, buvo surengtos diskusijos su atitinkamomis savivaldybėmis. Nulinės taršos zonų ir kitų tipų zonų ženklų derinimo problema negali būti išspręsta pritaikant pagrindinius ar papildomus ženklus nulinės taršos zonoms. Papildomas ženklas nurodo, kurioms transporto priemonėms taikomas pagrindinis ženklas. Papildomo ženklo laiko apribojimas reikštų, kad pagrindinis ženklas netaikomas kitu laiku. Tačiau savivaldybės gali nustatyti laiko intervalo zoną nulinės taršos zonoje.

Atsakymai dėl nulinės taršos miesto logistikos zonų ir galimų išimčių taikymo tam tikrų kategorijų transporto priemonėms nepatenka į šio dekreto taikymo sritį ir dėl jų kelio ženklas nekeičiamas.

4.3 ATR (Patariamoji taryba reguliavimo naštos klausimais) testas

2023 m. rugsėjo 14 d. patariamoji kolegija pateikė reguliavimui skirtą nuomonę dėl sprendimo projekto. Taryba rekomenduoja dekretą pateikti atsižvelgus į keletą patarimų.

Pirma, Taryba rekomenduoja užtikrinti, kad savivaldybės, nustatydamos nulinės taršos zoną taksi, sudarytų pakankamas sąlygas įkrovimo infrastruktūrai ir tinklo pajėgumams. Pagrindų susitarimu numatoma, kad savivaldybės sudaro palankesnes sąlygas užtikrinti pakankamą įkrovimo infrastruktūrą ir konsultuojasi su vietos taksi veiklos vykdytojais, siekdamos nustatyti, ar tenkinamos išankstinės nulinės taršos zonos sąlygos (įskaitant pakankamą įkrovimo infrastruktūrą). Priimdamos Eismo dekretą, kuriuo savivaldybės vėliau nustato nulinės taršos zoną taksi, jos taip pat patikrina, ar įvykdytos visos išankstinės sąlygos. Dėl Eismo dekreto galima pateikti prieštaravimus ir skundus. 4.1 skirsnyje paaiškinama, ką daro centrinė valdžia ir savivaldybės, kad užtikrintų pakankamą įkrovimo infrastruktūrą ir tinklo pajėgumus.

Antra, Taryba rekomenduoja kartu su savivaldybėmis nustatyti vienodą įvažiavimo tvarką (įskaitant išimtis). Kaip tai daroma, aprašyta 2.2.4 ir 2.4 skirsniuose.

Taryba taip pat rekomenduoja aptarti taksi veiklos vykdytojams taikomas finansines ir mokesčių nuostatas bei susitarimus su savivaldybėmis dėl komunikacijos šiuo klausimu. Veiklos vykdytojai gali naudotis Aplinkosaugos investicijų lengvatų (MIA) schema, kad mokesčių požiūriu veiksmingai investuotų į aplinką tausojantį verslo turtą. 2024 m. MIA galėtų būti naudojama elektra arba vandeniliu varomam taksi automobiliui su devyniomis sėdimomis vietomis įsigyti arba neįgaliųjų vežimėliams pritaikytam automobiliui. Kiekvienais metais iš naujo apibrėžiamas verslo turtas, kuriam gali būti taikoma MIA. Tai, be kita ko, priklauso nuo papildomų išlaidų, susijusių su aplinką tausojančiu verslo turtu. Daugiau informacijos galima rasti adresu www.rvo.nl/miavamil. Savivaldybės gali pasiūlyti veiklos vykdytojams papildomų finansinių priemonių ir turi pateikti atitinkamą informaciją.

Galiausiai Taryba rekomenduoja patikrinti įmonių (reglamentavimo) išlaidas. Jei savivaldybės nusprendžia nustatyti nulinės taršos zoną taksi, jos turi paaiškinti poveikį veiklos vykdytojams Eismo dekrete ir palyginti jį su kitais interesais (žr. tolesnį 2.6 skirsnį).

4.4 Preliminarus tikrinimas

2023 m. gruodžio 1 d. dekreto projektas buvo pateiktas Senatui ir Generalinių Valstijų Atstovų rūmams preliminarui patikrinimui pagal Kelių eismo įstatymo 2b straipsnį. 2024 m. rugsėjo 11 d. Atstovų Rūmai paklausė, kokių mastu dekreto projektas suderinamas su politiniais ketinimais. Į šį klausimą buvo atsakyta 2024 m. spalio 8 d. Atsakymas buvo įtrauktas į 2024 m. spalio 17 d. Komiteto diskusijų dėl tvaraus transporto darbotvarkę. Atsakymas nesukėlė tolesnių atsiliepimų.

4.5 Pranešimas [XX]

Šio dekreto projektas Europos Komisijai pateiktas [XX] (pranešimo numeris XX) pagal 2015 m. rugsėjo 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2015/1535, kuria nustatoma informacijos apie techninius reglamentus ir informacinės visuomenės paslaugų taisyklės teikimo tvarka (2015 m. OL L 241), 5 straipsnio 1 dalį.

Pagal pirmiau minėtos direktyvos 6 straipsnio 1 dalį vėliau buvo laikomasi 3 mėnesių atidėjimo laikotarpio, kuris baigėsi [XX].

II. Aiškinamosios pastabos pagal straipsnius

I straipsnis (1990 m. RVV)

A dalis (1990 m. RVV 86d straipsnis)

1 ir 4 poskyriai

Ankstesnę aplinkos zonos ženklą ir nulinės taršos zonos ženklą pakeitė naujas kelio ženklas, nurodantis aplinkos zoną ir (arba) nulinės taršos zoną, su nauju raidiniu skaitmeniniu deriniu. Taikytina transporto priemonės kategorija ir zonos tipas nustatomi 1 priede išvardytais papildomais ženklais. Galima derinti aplinkos zoną ir nulinės taršos zoną. Aplinkos zona, esanti nulinės taršos zonoje, dabar taip pat gali būti nustatyta tik dyzeliniams lengviesiems automobiliams. Tokioje teritorijoje nulinės taršos zona taikoma komercinėms transporto priemonėms, o aplinkos zona – dyzeliniams lengviesiems automobiliams. Visais atvejais kelio ženklas C22e derinamas su vienu ar daugiau papildomų ženklų (C22e1–C22e10).

1 poskyris

Olandų kalbos terminas „bussen“ pakeičiamas terminu „autobussen“. Terminas „autobussen“ visada buvo turimas omenyje ir yra apibrėžtas 1990 m. RVV 1 straipsnyje. Jis taip pat turi būti nurodomas papildomų ženklų aprašyme.

2 poskyris

2026 m. sausio 1 d. įsigaliojus šiam dekretui, ankstesnės 86d straipsnio 2 ir 3 dalys nustos galioti, o kitos dalys bus pernumeruotos. Iš tiesų 2019 m. spalio 29 d. dekretu²⁵ jau nurodyta, kad pirminės 2 ir 3 dalys nebebus taikomos atitinkamai po 2022 m. sausio 1 d. ir 2025 m. sausio 1 d.

3 poskyris

Šioje straipsnio dalyje nurodoma, koks (-ie) papildomas (-i) ženklas (-ai) gali būti įrengtas (-i). Aplinkos zonoms ir nulinės taršos zonoms negalima derinti kitų papildomų ženklų. Papildomi ženklai C22e2, C22e4 ir C22e5 turi naują reikšmę. Kiti papildomi ženklai (C22e1 ir C22e6–C22e10) pakeičia esamus papildomus ženklus, turinčius tą pačią reikšmę.

C22e2 nurodo, kad taksi taip pat galima priskirti prie transporto priemonių kategorijos, kuriai taikoma nulinės taršos zona.

Papildomi ženklai C22e4 ir C22e5 leidžia nustatyti aplinkos zoną, kuri taikoma tik dyzeliniams lengviesiems automobiliams. Todėl teritorijoje, kurioje yra nustatyta nulinės taršos zona komercinėms transporto priemonėms, gali būti taikoma ir aplinkos zona dyzeliniams lengviesiems automobiliams.

Kiti nauji papildomi ženklai pakeičia esamus papildomus ženklus ir todėl turi tą pačią reikšmę kaip ir ankstesnė ženklų versija. Papildomas ženklas C22e6 pakeičia senąjį

²⁵ 2019 m. spalio 29 d. Dekretas, kuriuo iš dalies keičiamas 1990 m. Reglamentas dėl kelių eismo taisyklių ir kelio ženklų, Kelių eismo administracinių nuostatų dekretas ir Registracijos numerio reglamentas, siekiant suderinti aplinkos zonas (2019 m. Įstatymų ir dekretų biuletenis, 398).

ženklą C22a2, C22e7 pakeičia senąjį ženklą C22a3, C22e8 pakeičia senąjį ženklą C22a5, C22e9 pakeičia senąjį ženklą C22a7 ir galiausiai naujas papildomas ženklas C22e10 pakeičia senąjį ženklą C22a9.

Papildomo ženklo C22e3 dar nėra. Šis numeris dar nenaudojamas, kad ateityje būtų galima pridėti naują papildomą ženklą prie naujos transporto priemonių kategorijos, kuriai taikoma nulinės taršos zona.

B dalis (1990 m. RVV 86e straipsnis)

1 poskyris

Šiuo straipsniu reglamentuojama, kurios transporto priemonių kategorijos gali būti įtrauktos į nulinės taršos zoną. Į nulinės taršos zoną gali patekti tik visai netaršios komercinės transporto priemonės, sunkvežimiai ir taksi. Straipsniu užtikrinama, kad naujasis kelio ženklas C22e, kuris taip pat taikomas aplinkos zonoms, galėtų būti taikomas ir nulinės taršos zonoms. Pritaikius tekstą ir naują kelio ženklą su papildomu ženklu, bus galima įtraukti taksi į nulinės taršos zonas. Kaip ir aplinkos zonų atveju, įvažiavimo į nulinės taršos zoną tvarka nurodoma kelio ženklu kartu su papildomu ženklu. Papildomas ženklas aiškiai nurodo, kuriai transporto priemonei taikoma aplinkos zona arba nulinės taršos zona. Čia nurodytus papildomus ženklus leidžiama naudoti tik aplinkos zonoje arba nulinės taršos zonoje. Todėl kartu su taksi nulinės taršos zona visada turi būti nustatoma komercinėms transporto priemonėms ir sunkvežimiams skirta nulinės taršos zona. Taip pat žr. B dalies 1 ir 4 poskyrių aiškinamąsias pastabas.

2 poskyris

Papildomi ženklai C22e1 ir C22e2 nurodo transporto priemonės kategoriją, kuriai taikoma nulinės taršos zona. Dar nėra kelio ženklo C22e3, todėl ateityje į nulinės taršos zoną galima įtraukti naują papildomą ženklą, nurodantį papildomą transporto priemonių kategoriją. Papildomas ženklas C22e1 turi tokią pačią reikšmę kaip ir senasis papildomas ženklas C22c1. Naujuoju papildomu ženklu C22e2 nustatoma nulinės taršos zona, kuri taip pat taikoma taksi.

3 poskyris

Įtraukiant naujas 8 ir 9 dalis, nustatomas pereinamasis laikotarpis tam tikriems taksi automobiliams, kurie jau buvo užregistruoti kaip taksi iki 2026 m. sausio 1 d. ir kurie dar nėra netaršūs. Tai yra 5 taršos klasės taksi, kurie galės įvažiuoti į taksi nulinės taršos zoną iki 2026 m. gruodžio 31 d., ir 6 taršos klasės taksi, kurie galės įvažiuoti į taksi nulinės taršos zoną iki 2028 m. gruodžio 31 d. Šia išimtimi užtikrinama, kad jau registruoti taksi galėtų dar kelerius metus įvažiuoti į nulinės taršos zoną. Išimtis netaikoma taksi, kurie įregistruoti po to, kai įsigaliojo galimybė nustatyti nulinės taršos zonas.

C dalis

Kadangi esami aplinkos zonos ir nulinės taršos zonos ženklai pakeičiami nauju kelio ženklu su nauju numeriu, šis straipsnis buvo iš dalies pakeistas.

D dalis

Kad kelių valdytojas turėtų laiko pakoreguoti kelio ženklus, ankstesni kelio ženklai galios dar 6 mėnesius. Šis ribotas pereinamasis laikotarpis buvo pasirinktas siekiant, viena vertus, neapsunkinti savivaldybių naujais ženklais, bet, kita vertus, greitai suteikti gyventojams ir įmonėms galimybę naudotis vienodais naujais kelio ženklais.

E dalis

Senieji kelio ženklai aplinkos zonoms (C22a) ir nulinės taršos zonoms (C22c) pakeičiami nauju kelio ženklu (C22e) su susijusiais papildomais ženklais. Aplinkos zonos arba nulinės taršos zonos pabaiga žymima nauju kelio ženklu C22f.

II straipsnis (BABW)

A dalis

(BABW 8 straipsnio 4 dalis)

Ankstesni kelio ženklai C22a, skirti aplinkos zonoms, ir C22c, skirti nulinės taršos zonoms, pakeičiami nauju kelio ženklu C22e. Šis naujas ženklas, kaip ir ankstesni ženklai C22a ir C22c, gali būti naudojamas tik su vienu ar keliais papildomais ženklais, kaip nurodyta 1990 m. RVV 86d ir 86e straipsniuose. Kadangi papildomi ženklai C22e4 ir C22e5 gali būti naudojami tik kartu su papildomais ženklais, skirtais nulinės taršos zonai, aplinkos zona dyzeliniams lengviesiems automobiliams gali būti nustatyta tik nulinės taršos zonai, skirtai komercinėms transporto priemonėms ir sunkvežimiams arba taksi. Nesant nulinės taršos zonos, išlieka galimybė nustatyti aplinkos zoną dyzeliniams lengviesiems automobiliams ir komercinėms transporto priemonėms.

B dalis

(BABW 9 straipsnio 1 dalis)

Šiuo BABW 9 straipsnio 1 dalies pakeitimu savivaldybės galės žodį „zona“ išdėstyti virš naujo kelio ženklo C22e, kaip buvo galima anksčiau ženklų C22a ir C22c atveju, pavyzdžiui, nurodant atitinkamą vietovę.

III straipsnis

Šis dekretas įsigalioja 2026 m. sausio 1 d. Ši data buvo pasirinkta konsultuojantis su savivaldybėmis, taksi sektoriaus atstovais ir kitomis susijusiomis šalimis, taip pat išnagrinėjus netaršių taksi prieinamumą ir nuosavybės kainą. Įsigaliojimo data atitinka nustatytą reglamentavimo pakeitimų datų sistemą. Nustatant šią datą atsižvelgiama į minimalų 3 mėnesių įgyvendinimo laikotarpį nuo paskelbimo iki įsigaliojimo, kuris pagal Administracinių santykių kodeksą (Code Interbestuurlijke Verhoudingen) taikomas reglamentams, tiesiogiai susijusiems su vietos ir regionų valdžios institucijomis. I straipsnio D dalis panaikinama 2026 m. liepos 1 d.; žr. I straipsnio D dalies aiškinamąsias pastabas.

VALSTYBĖS SEKRETORIUS, ATSAKINGAS UŽ INFRASTRUKTŪRĄ IR VANDENTVARKĄ