



PROJETO 19-12-24

Decisão de

Decisão que altera o RVV [Regulamento relativo à circulação rodoviária e à sinalização rodoviária] de 1990 e a BABW [decisão relativa à circulação rodoviária (disposições administrativas)] no que diz respeito ao alargamento das zonas de emissões nulas aos táxis e à introdução de um novo sinal rodoviário e de sinais complementares associados para zonas ambientais e zonas de emissões nulas

Por Recomendação do secretário de Estado das Infraestruturas e da Gestão dos Recursos Hídricos, de 23 de janeiro de 2024, n.º lenW/BSK-, Departamento dos Assuntos Administrativos e Jurídicos, Tendo em conta o artigo 13.º, n.º 1, e o artigo 14.º, n.º 1, da Lei do Trânsito Rodoviário de 1994 [Wegenverkeerswet], Tendo ouvido o parecer da Divisão Consultiva do Conselho de Estado (parecer de, n.º), Tendo em conta o relatório pormenorizado do secretário de Estado das Infraestruturas e da Gestão dos Recursos Hídricos de, n.º lenW/BSK-, do Departamento dos Assuntos Administrativos e Jurídicos,

Aprovo e, pelo presente, determino o seguinte:

ARTIGO I

O Regulamento relativo às regras de circulação rodoviária e à sinalização rodoviária de 1990 é alterado do seguinte modo:

A

O artigo 86.º-D é alterado do seguinte modo:

1. O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

A declaração de encerramento em conformidade com o sinal rodoviário C22e do anexo 1 devido a uma zona ambiental é aplicável aos automóveis de passageiros, veículos comerciais, camiões ou autocarros com motor diesel.

2. Os n.^{os} 2 e 3 são suprimidos e os n.^{os} 4 a 6 passam a n.^{os} 2 a 4.
3. O n.^º 2 (novo) tem a seguinte redação:
Por baixo do sinal rodoviário C22e, devem ser colocados os sinais complementares enumerados no anexo 1, C22e4, C22e5, C22e6, C22e7, C22e8, C22e9 ou C22e10.
4. No n.^º 4 (novo), o termo «C22a» é substituído por «C22e».

B

O artigo 86.^º-E é alterado do seguinte modo:

1. O n.^º 1 passa a ter a seguinte redação:
A declaração de encerramento em conformidade com o sinal rodoviário C22e do anexo 1 devido a uma zona de emissões nulas é aplicável aos veículos comerciais e aos camiões ou táxis, com exceção dos veículos com emissões nulas.
2. O n.^º 2 passa a ter a seguinte redação:
Por baixo do sinal rodoviário C22e, deve ser colocado o sinal complementar C22e1 ou C22e2 enumerado no anexo 1.
3. No n.^º 5, alínea a), «n.^º 5» é substituído por «n.^º 3».
4. Ao artigo são aditados dois números com a seguinte redação:
 8. Até 31 de dezembro de 2026, o n.^º 1 não se aplica aos táxis com a classe de emissão 5 registados como táxis antes de 1 de janeiro de 2026.
 9. Até 31 de dezembro de 2028, o n.^º 1 não se aplica aos táxis com a classe de emissão 6 registados como táxis antes de 1 de janeiro de 2026.

C

No artigo 87.^º, os termos «C22a, C22c» são substituídos por «C22e».

D

A seguir ao artigo 96.^º-A, é inserido um novo artigo com a seguinte redação:

Artigo 96.^º-B

Os sinais rodoviários colocados antes da entrada em vigor da Decisão, de X de X de 2025, que altera o Regulamento relativo às regras de circulação rodoviária e à sinalização rodoviária de 1990 e a decisão relativa às disposições administrativas em matéria de circulação rodoviária no contexto do alargamento das zonas de emissões nulas aos táxis e da introdução de um novo sinal rodoviário e de sinais complementares associados para zonas ambientais e zonas de emissões nulas [Besluit nul-emissiezone taxi en nieuw verkeersbord milieuzone en nul-emissiezone] (Boletim Oficial de 2025, XXX), que não estão em conformidade com o presente regulamento, estão em conformidade com o Regulamento relativo às regras de circulação rodoviária e à sinalização rodoviária de 1990, na versão em vigor no dia anterior à entrada em vigor da presente alteração.

E

O anexo 1 é alterado do seguinte modo:

1. Os sinais rodoviários C22a a C22d e as descrições associadas expiram.
2. Os sinais, as descrições e os números constantes do anexo 1 da presente decisão são inseridos a seguir ao sinal rodoviário C22.

ARTIGO II

A decisão relativa às disposições administrativas em matéria de circulação rodoviária (BABW) é alterada do seguinte modo:

A

O artigo 8.º, n.º 4, passa a ter a seguinte redação:

O sinal rodoviário C22e do anexo 1 do RVV de 1990 deve ser acompanhado da colocação de um ou mais sinais complementares referidos nos artigos 86.º-D e 86.º-E do RVV de 1990. Os sinais complementares C22e4 e C22e5 só podem ser colocados em combinação com os sinais complementares C22e1 ou C22e2.

B

No artigo 9.º, n.º 1, os termos «C6 a C22c» são substituídos por «C6 a C22e».

ARTIGO III

A presente decisão entra em vigor em 1 de janeiro de 2026. O artigo I, parte D, caduca em 1 de julho de 2026.

Pelo presente, ordeno que a presente decisão, juntamente com a respetiva exposição de motivos, seja publicada no Diário Oficial.

O SECRETÁRIO DE ESTADO DAS INFRAESTRUTURAS E DA GESTÃO DOS RECURSOS HÍDRICOS,

Anexo 1 do artigo I, parte E, subparte 2, da decisão que altera o Regulamento relativo às regras de circulação rodoviária e à sinalização rodoviária de 1990 e a decisão relativa às disposições administrativas em matéria de circulação rodoviária no contexto do alargamento das zonas de emissões nulas aos táxis e da introdução de um novo sinal rodoviário para zonas ambientais e zonas de emissões nulas

Sinal

Descrição

C22e



Encerrado a automóveis de passageiros, veículos comerciais, camiões, autocarros ou táxis devido a requisitos de emissões (zona ambiental ou zona de emissões nulas)

Sinal

Descrição

C22e1



Sinal complementar para C22e: zona de emissões nulas para veículos comerciais e camiões, acessível a veículos com emissões nulas

Sinal

Descrição

C22e2

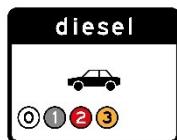


Sinal complementar para C22e: zona de emissões nulas para veículos comerciais, camiões e táxis, acessível a veículos com emissões nulas

Sinal

Descrição

C22e4



Sinal complementar para C22e: zona ambiental para automóveis de passageiros a diesel, acessível às classes de emissão 4 a 6

Sinal

Descrição

C22e5

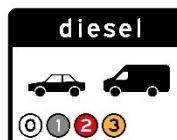


Sinal complementar para C22e: zona ambiental para automóveis de passageiros a diesel, acessível às classes de emissão 5 e 6

Sinal

Descrição

C22e6

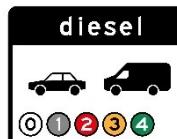


Sinal complementar para C22e: zona ambiental para automóveis de passageiros a diesel e veículos comerciais, acessível às classes de emissão 4 a 6

Sinal

Descrição

C22e7

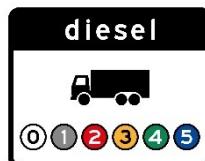


Sinal complementar para C22e: zona ambiental para automóveis de passageiros a diesel e veículos comerciais, acessível às classes de emissão 5 e 6

Sinal

Descrição

C22e8

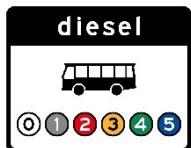


Sinal complementar para C22e: zona ambiental para camiões, acessível a camiões com a classe de emissão 6

Sinal

Descrição

C22e9

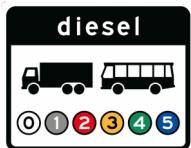


Sinal complementar para C22e: zona ambiental para autocarros, acessível a autocarros com a classe de emissão 6

Sinal

Descrição

C22e10



Sinal complementar para C22e: zona ambiental para camiões e autocarros, acessível a camiões e autocarros com a classe de emissão 6

Sinal

Descrição

C22f



Fim da declaração de encerramento devido a requisitos de emissões (zona ambiental ou zona de emissões nulas)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

I. GERAL

1. Introdução

A presente decisão introduz duas alterações. Em primeiro lugar, o operador rodoviário deve poder alargar a aplicação da zona de emissões nulas aos táxis, o que também requer a alteração da sinalização. Foi concebido um novo sinal rodoviário que deve não só permitir o estabelecimento de zonas de emissões nulas para táxis, mas também servir de novo sinal rodoviário tanto para as zonas ambientais como para (outras) zonas de emissões nulas. Esta última é a outra alteração da presente decisão. Os sinais rodoviários separados existentes para zonas ambientais e zonas de emissões nulas devem ser substituídos por um novo sinal rodoviário preparado para o futuro com novos sinais complementares associados. Os novos sinais complementares permitem que os municípios que estabelecem uma zona de emissões nulas para veículos comerciais, camiões e possivelmente táxis mantenham a sua zona ambiental existente para automóveis de passageiros a diesel. A introdução dos sinais não leva a novas possibilidades para os municípios estabelecerem zonas ambientais. A adição de táxis às zonas de emissões nulas é explicada mais pormenorizadamente na secção 2 do presente capítulo. O novo sinal rodoviário e os sinais complementares associados são explicados mais pormenorizadamente na secção 3.

2. O conteúdo das zonas de emissões nulas para táxis

2.1 Introdução de zonas de emissões nulas para táxis

A presente decisão altera o Regulamento relativo às regras de circulação rodoviária e à sinalização rodoviária de 1990 (RVV de 1990), a fim de permitir aos municípios estabelecer localmente uma zona de emissões nulas para táxis. Com uma zona de emissões nulas, os municípios podem proibir a circulação de veículos poluentes em determinadas partes do seu município. Tal reduz as emissões de gases com efeito de estufa e as chamadas emissões provenientes do tráfego, como o dióxido de azoto e as partículas, contribuindo assim para a qualidade do ar. Em 2019, foi dada aos municípios

a opção de introduzir uma zona de emissões nulas para veículos comerciais¹ e camiões até 2025². A presente decisão permite que os municípios alarguem a sua zona de emissões nulas aos táxis através de uma decisão relativa ao tráfego.

A presente decisão prevê igualmente um regime transitório e estabelece isenções.

2.2 Descrição geral

2.2.1 Fase preliminar e descrição do problema

O governo central assinou o Acordo Ar Limpo [Schone Lucht Akkoord]³. Uma das principais causas da má qualidade do ar são os veículos movidos a combustíveis fósseis. Por conseguinte, no Pacto Ecológico sobre a Logística Urbana com Emissões Nulas [Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek], foi acordado em 2014 que a logística urbana sem emissões seria introduzida a partir de 2025⁴. Tal reduz as emissões provenientes do tráfego, melhora o ar que as pessoas respiram nas cidades e contribui para a redução das emissões de gases de efeito estufa. Em 2019, o Acordo Climático [Klimaatakkoord] estipulou a introdução de zonas de emissões nulas em 30-40 municípios para a logística urbana (veículos comerciais e camiões)⁵. A decisão citada na nota 2 consagra na lei as zonas de emissões nulas para veículos comerciais e camiões. Com a Decisão, de 29 de junho de 2023, que altera o Regulamento relativo às regras de circulação rodoviária e à sinalização rodoviária de 1990 no que diz respeito às condições temporárias e às disposições transitórias aplicáveis às zonas de emissões nulas (decisão temporária relativa às zonas de emissões nulas), foi dada maior especificação às regras aplicáveis às zonas de emissões nulas para estes veículos⁶.

Além dos veículos comerciais e dos camiões, os táxis movidos a combustíveis fósseis também contribuem para o problema da má qualidade do ar nas zonas urbanas. Por conseguinte, a Agenda de Implementação da Logística Urbana estipulou, em 2021, que seria investigado se as zonas de emissões nulas também se poderiam aplicar aos táxis⁷. As zonas de emissões nulas para veículos comerciais, camiões e táxis são um passo intermédio importante rumo a um tráfego rodoviário totalmente limpo até 2050⁸.

Desde 2019, realizaram-se consultas entre municípios, o governo central, representantes do setor dos táxis e outras partes públicas e privadas sobre o transporte por táxi sem emissões. Tal resultou na assinatura do Acordo-quadro relativo ao transporte por táxi sem emissões (a seguir designado por acordo-quadro) em abril de 2022⁹¹⁰. Ao assinar este acordo-quadro, o governo central manifestou a sua intenção de tornar juridicamente possível a introdução de zonas de emissões nulas para táxis. A presente decisão é o desenvolvimento do mesmo. Além da intenção de consagrar legalmente

¹ No capítulo VB do RVV de 1990, já se aplica uma definição diferente aos veículos comerciais. Para efeitos do capítulo VB e da presente exposição de motivos, os veículos comerciais são veículos comerciais ligeiros com uma massa máxima autorizada não superior a 3 500 kg.

² Decisão, de 29 de outubro de 2019, que altera o Regulamento relativo às regras de circulação rodoviária e à sinalização rodoviária de 1990, a decisão relativa às disposições administrativas em matéria de circulação rodoviária e o regulamento relativo ao número de registo no âmbito da harmonização das zonas ambientais (Boletim Oficial de 2019, 398).

³ Documentos parlamentares II 2019/20, 30175, n.º 343.

⁴ Documentos parlamentares II 2014/15, 33043, n.º 38.

⁵ Documentos parlamentares II 2018/19, 32813, n.º 342.

⁶ Decisão, de 29 de junho de 2023, que altera o Regulamento relativo às regras de circulação rodoviária e à sinalização rodoviária de 1990 no que diz respeito às condições temporárias e às disposições transitórias aplicáveis às zonas de emissões nulas (decisão temporária relativa às zonas de emissões nulas) (Boletim Oficial de 2023, 241).

⁷ Documentos parlamentares II 2020/21, 31209, n.º 226.

⁸ Documentos parlamentares II 2018/19, 32813, n.º 342.

⁹ Documentos parlamentares II 2022/23, 30175, n.º 420.

¹⁰ O acordo-quadro foi assinado pela Royal Dutch Transport (KNV), Uber, Bolt, SchipholTaxi, ElaadNL, Leaseplan, a Associação Neerlandesa para a Energia Sustentável (NVDE), os municípios de Amesterdão, Haia, Eindhoven, Roterdão, Tilburg e o Ministério das Infraestruturas e da Gestão da Água.

zonas de emissões nulas, a assinatura do acordo-quadro também incluiu acordos sobre o compromisso e as ações necessárias para alcançar um transporte por táxi sem emissões. Por exemplo, os municípios facilitam a disponibilidade de infraestruturas de carregamento suficientes e as partes trabalham em conjunto em ferramentas de comunicação para informar as empresas de táxis, os condutores e os passageiros sobre a introdução de zonas de emissões nulas para os táxis.

2.2.2 Escolha de zonas de emissões nulas para táxis

Esta decisão permite que os municípios introduzam zonas de emissões nulas para os táxis, em consequência das quais todos os veículos registados como táxis após 31 de dezembro de 2025 e movidos a combustíveis fósseis podem ser excluídos dessa zona. Apenas os táxis com emissões nulas, com a classe de emissão Z, continuarão a ser autorizados a entrar nas zonas. Para os veículos registados como táxis antes de 2026, devem ser previstas disposições transitórias (ver 2.2.4).

A decisão de dar aos municípios a opção de proibir os táxis registados a partir de 1 de janeiro de 2026 foi tomada em consulta com os municípios, os representantes do setor dos táxis e outras partes interessadas. É importante que a transição para o transporte por táxi com emissões nulas seja viável para os operadores. Por conseguinte, comparou-se o custo total de propriedade (aquisição e custo de utilização) dos veículos de táxi e, para a maioria dos modelos, o custo total de propriedade de um modelo com emissões nulas já é inferior ao de um modelo comparável de combustíveis fósseis. Prevê-se que o custo total de propriedade dos veículos com emissões nulas diminua ainda mais no futuro. Além do custo de propriedade, o período médio de amortização dos táxis e a disponibilidade de modelos com emissões nulas foram tidos em conta na decisão de dar aos municípios a opção de proibir os táxis registados a partir de 1 de janeiro de 2026.

As zonas de emissões nulas são um meio relativamente simples para os municípios reduzirem as emissões de tráfego, melhorarem a qualidade do ar e reduzirem a poluição sonora, a fim de aumentar a qualidade de vida no seu município. As zonas são relativamente fáceis de aplicar pelos municípios com base nas chapas de matrícula, por exemplo, com câmaras e reconhecimento automático de matrículas; ANPR). Além dos municípios, as outras partes no acordo-quadro manifestaram igualmente a sua preferência por zonas de emissões nulas, a fim de incentivar o transporte por táxi com emissões nulas.

As zonas de emissões nulas para os táxis estão em consonância com as dos veículos comerciais e dos camiões. Apenas municípios com uma zona de emissões nulas para veículos comerciais e camiões podem estabelecer uma zona de emissões nulas para os táxis, e a zona de emissões nulas para os táxis num município é geograficamente a mesma que a dos veículos comerciais e dos camiões. Tal contribui para a clareza das políticas e garante que podem ser utilizados os mesmos meios de execução, isenções e comunicação que para os veículos comerciais e os camiões.

Outra razão para escolher zonas de emissões nulas é que se aplicam a todos os táxis. Não é feita qualquer distinção entre os táxis que são chamados (chamados pelos passageiros numa praça de táxis ou na rua) e os táxis que são reservados (reservados por telefone ou aplicação).

2.2.3 Impacto das zonas de emissões nulas nos táxis

Existem mais de 35 000 táxis a operar nos Países Baixos, principalmente em zonas urbanas¹¹. Os táxis percorrem cerca de três vezes mais quilómetros por ano do que os automóveis de passageiros normais, e mais de 60 % dos táxis funcionam a gasóleo¹².

¹¹ Um quarto a um terço dos táxis são utilizados para o transporte por táxi pelo consumidor, enquanto os outros táxis são utilizados para o chamado transporte de grupos-alvo: transporte contratado de, por exemplo, alunos, idosos e doentes.

¹² Fontes: Serviço de Estatística dos Países Baixos (CBS) e Autoridade de Veículos dos Países Baixos (RDW).

Uma percentagem crescente de táxis tem emissões nulas¹³. A introdução de zonas de emissões nulas para táxis pode acelerar ainda mais a transição para o transporte por táxi com emissões nulas. Se for introduzida uma zona de emissões nulas na área onde operam os operadores de táxis, tal pode incentivá-los a optar por um veículo com emissões nulas.

As zonas de emissões nulas para táxis têm um impacto positivo nas pessoas, nos animais e nas plantas nas áreas onde os táxis operam. As zonas reduzem o número de táxis movidos a combustíveis fósseis, o que conduz a uma redução das emissões do tráfego, a uma melhoria da qualidade do ar, a uma redução da poluição sonora e, por conseguinte, a uma melhoria da qualidade de vida nas zonas urbanas. As zonas de emissões nulas também contribuem para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa. A contribuição exata das zonas de emissões nulas para os táxis para estes objetivos depende do número de municípios que optem por introduzir essa zona, da dimensão das zonas e das situações de tráfego local. Ao assinar o acordo-quadro, os municípios de Amesterdão, Haia, Eindhoven, Roterdão e Tilburgo manifestaram a intenção de introduzir uma zona. O município de Haarlemmermeer juntou-se agora, o que significa que uma grande parte do mercado de táxis está abrangida¹⁴. Poderão seguir-se mais municípios.

Se os municípios introduzirem uma zona de emissões nulas para os táxis, tal terá impacto nos operadores de táxis que circulam na zona. Os operadores que ainda conduzem um táxi movido a combustíveis fósseis devem investir num modelo de emissões nulas se quiserem continuar a conduzir na zona. As disposições transitórias alinham-se, tanto quanto possível, com o calendário natural de investimento dos operadores (ver 2.2.4). Para a maioria dos modelos, o custo de propriedade de um táxi com emissões nulas já é inferior ao de um modelo comparável de combustíveis fósseis. Os custos de aquisição podem ser mais elevados em alguns casos, mas os operadores devem recuperar esses custos¹⁵.

Os operadores de táxis que conduzem nas zonas, mas que (ainda) não podem cumprir os requisitos de acesso, podem solicitar uma isenção em determinados casos. Através da aplicação de uma política de isenção harmonizada e da criação de um balcão central para pedidos de isenção, os municípios tentam manter baixos os encargos regulamentares e administrativos para os operadores (ver 2.4).

Para os municípios que introduzem uma zona de emissões nulas para táxis, tal significa que devem aplicá-la (ver 2.5). Os municípios devem igualmente desenvolver uma política de isenção. Os municípios que pretendem introduzir uma zona de emissões nulas para os táxis indicaram que pretendem delegar a sua autoridade de isenção no Balcão Central de Isenções de Zonas de Emissões Zero [Centraal Loket ontheffingen nul-emissiezones], que está a ser criado no contexto da Agenda de Implementação da Logística Urbana (ver 2.4).

Os municípios são livres de decidir se pretendem introduzir uma zona de emissões nulas para os táxis. O estabelecimento de uma zona é então efetuado através de uma decisão relativa ao tráfego. Nessa decisão, um município fundamenta a eficácia e a proporcionalidade de uma zona, analisa o impacto nos residentes e nos operadores e condutores de táxis e examina se estão reunidas todas as condições prévias. Além disso, o município considera a introdução de uma zona de emissões nulas para os táxis em comparação com outras medidas que podem melhorar a qualidade do ar e a qualidade de vida. Os municípios que assinaram o acordo-quadro, em consulta com a KNV e os

¹³ Em setembro de 2024, mais de 26 % do número total de táxis não tinha emissões, em comparação com 16 % há 1,5 anos. Mais de metade dos veículos recém-adquiridos registados como táxis nos primeiros meses de 2024 são veículos com emissões nulas. Fonte: RDW.

¹⁴ Desconhece-se o número exato de táxis que operam em cada município. Uma análise do CBS mostra que a maioria dos quilómetros de táxi são percorridos em Amesterdão e que quase metade de todos os quilómetros de táxi são percorridos em conjunto na Holanda do Norte, Holanda do Sul e Brabante do Norte.

¹⁵ No transporte de grupos-alvo, os acordos contratuais determinam o momento do investimento e quando se recuperam os custos de compra. 10

operadores locais de táxis, elaboraram um plano de ação para a introdução de uma zona de emissões nulas para táxis. Os requisitos aplicáveis à adoção de uma decisão relativa ao tráfego garantem igualmente que os municípios tomem a decisão de estabelecer uma zona de emissões nulas para os táxis com a devida diligência. O Projeto Colaborativo de Especialistas em Logística Urbana (SPES) apoia os municípios na elaboração de decisões relativas ao tráfego e fornece decisões-modelo.

2.2.4 Disposições transitórias para os táxis registados antes de 2026

Os operadores de táxi que tenham investido num veículo movido a combustíveis fósseis nos últimos anos devem dispor de mais alguns anos para mudar para uma variante sem emissões. Os requisitos de acesso para as zonas de emissões nulas para táxis são os seguintes:

- todos os veículos, novos ou em segunda mão, registados como táxis a partir de 1 de janeiro de 2026 não podem ter emissões para poderem circular na zona,
- os táxis com a classe de emissão 5 registados antes de 1 de janeiro de 2026 devem ter acesso à zona até 1 de janeiro de 2027,
- os táxis com a classe de emissão 6 registados antes de 1 de janeiro de 2026 devem ter acesso à zona até 1 de janeiro de 2029¹⁶.

Os requisitos de acesso foram elaborados em consulta com as partes no acordo-quadro. Procurou-se um equilíbrio entre a obtenção de um contributo substancial para a redução das emissões do tráfego, por um lado, e a viabilidade para os operadores de táxis, por outro. Foram tidos em conta o custo total de propriedade, o período de amortização dos táxis e a disponibilidade de táxis com emissões nulas.

Os requisitos de acesso aplicam-se a todas as zonas de emissões nulas para táxis, independentemente de quando um município introduz tal zona.

2.3 Isenção para táxis acessíveis a cadeiras de rodas

Muitas vezes, os proprietários de táxis acessíveis a cadeiras de rodas ainda não conseguem cumprir os requisitos de acesso das zonas de emissões nulas. Ainda não estão suficientemente disponíveis táxis acessíveis a cadeiras de rodas com emissões nulas comportáveis. Por conseguinte, os táxis acessíveis a cadeiras de rodas estão isentos da declaração de encerramento para zonas de emissões nulas para táxis até 2030. Os táxis acessíveis a cadeiras de rodas são identificados no registo de veículos pelo código da carroçaria SH, como uma designação de finalidade especial para táxis acessíveis a cadeiras de rodas, ou pelos códigos de especialidade 70, 145, 146, 147 ou 149. A caducidade da isenção deve ser revista em 2028, a fim de determinar se, a partir de 2030, estarão disponíveis modelos suficientes com emissões nulas comportáveis.

2.4 Política de isenção harmonizada

Além dos proprietários de táxis acessíveis a cadeiras de rodas, é provável que existam outros operadores de táxis que (ainda) não conseguem cumprir os requisitos de acesso das zonas de emissões nulas. Em certos casos, os proprietários destes táxis podem solicitar uma isenção para conduzir nas zonas de emissões nulas. É indesejável que os operadores de diferentes municípios sejam confrontados com diferentes políticas de isenção e diferentes procedimentos de candidatura. É por esta razão que os municípios que vão introduzir uma zona de emissões nulas para os táxis, juntamente com o Ministério das Infraestruturas e da Gestão dos Recursos Hídricos, estão a chegar a acordo sobre uma política de isenção harmonizada a aplicar conjuntamente pelos municípios. Trata-se, por exemplo, de isenções diárias para entrar numa zona de emissões nulas várias vezes por ano. Além disso, são celebrados acordos relativos à concessão de isenções por um período mais longo, por exemplo, se um operador estiver em situação de falência ou se um operador tiver adquirido um veículo isento de emissões que ainda não tenha sido entregue.

¹⁶ A classe de emissão indica o grau de poluição de um veículo. Em termos gerais, quanto mais elevada for a classe de emissão, menos poluentes são emitidos. 11

O transporte de grupos-alvo, o transporte contratado de, por exemplo, alunos, idosos e doentes, que é realizado por táxi, também é tido em conta. Os municípios que pretendem introduzir uma zona de emissões nulas para táxis estão a adquirir ou não adquirir o seu transporte de grupos-alvo numa base de emissões nulas. No entanto, deve existir também o transporte de grupos-alvo que opere nas zonas, que seja, por exemplo, adquirido por municípios vizinhos ou por outras partes. Alguns destes transportes podem (ainda) não cumprir os requisitos de acesso das zonas de emissões nulas devido a acordos em curso com o seu cliente. Foi elaborado um inventário deste grupo em nome do Ministério das Infraestruturas e da Gestão dos Recursos Hídricos e dos municípios que estabelecerão uma zona de emissões nulas para os táxis. Os municípios cooperam e consultam a indústria para desenvolver as condições para a obtenção de uma isenção.

Pretende-se que as isenções sejam avaliadas pelo Balcão Central de Isenções de Zonas de Emissões Nulas, que está a ser criado no âmbito da Agenda de Implementação da Logística Urbana. Os municípios que estão a introduzir uma zona de emissões nulas para táxis indicaram que devem delegar o seu poder de isenção ao Balcão Central. Os operadores podem então dirigir-se a este balcão para solicitar uma isenção para um ou mais municípios com uma zona de emissões nulas. Tal assegurará a uniformidade da política de isenção, a clareza e a redução dos encargos administrativos para os operadores de táxis e para os próprios municípios.

2.5 Aplicação, supervisão e execução

O controlo ao entrar numa zona de emissões nulas é efetuado pelo município com base na matrícula, geralmente com câmaras e reconhecimento automático de matrículas (ANPR) ou através do destacamento de agentes especiais de investigação. A violação da declaração de encerramento de uma zona de emissões nulas pode conduzir à imposição de uma coima nos termos da Lei relativa à execução administrativa das regras de circulação rodoviária (Lei Mulder). O ministro da Justiça e da Segurança deve promover a inclusão desta infração na Lei Mulder como uma infração passível de multa.

2.6 Encargos administrativos e custos de conformidade

Cerca de 10 000 táxis são utilizados para o transporte por táxi pelo consumidor nos Países Baixos¹⁷. Três quartos destes provavelmente circulam (por vezes) dentro dos municípios que planeiam estabelecer uma zona de emissões nulas para táxis. Mais de 26 % de todos os táxis já eram de emissões nulas em setembro de 2024, e esta percentagem é ainda mais elevada nos municípios que planeiam estabelecer uma zona de emissões nulas para os táxis. A grande maioria dos outros táxis são da classe de emissão 5 ou 6. Os proprietários destes táxis devem poder utilizar as disposições transitórias nos próximos anos. Se, de qualquer forma, investissem num veículo novo (devido ao período de amortização do seu veículo), a introdução de zonas de emissões nulas para os táxis incentivá-los-ia a escolher um veículo com emissões nulas. A presente decisão não cria quaisquer encargos administrativos ou custos de conformidade adicionais para este grupo.

Deve existir um pequeno grupo de operadores, cuja estimativa aproximada se situa entre 500 e 700, aos quais tal não se aplica. Se pretendem conduzir numa zona de emissões nulas, devem investir num veículo com emissões nulas com antecedência e, por conseguinte, ter encargos administrativos e custos de conformidade adicionais. Estes custos consistem na aquisição de um veículo novo e em quaisquer custos que possam ter de ser incorridos para registar este veículo como táxi e para transmitir o número de matrícula ao município. Assumindo uma hora de trabalho e um salário horário de 47 EUR, o encargo administrativo total para este grupo de operadores é de um máximo de 32 900 EUR (700 x 47 EUR) numa base pontual.

¹⁷ Para os táxis utilizados para o transporte de grupos-alvo, o governo central e os municípios visam o transporte de grupos-alvo sem emissões até 2025. Pode ainda haver transporte de grupos-alvo que ainda não é sem emissões e que opera nas zonas de emissões nulas para táxis. Os municípios que vão estabelecer uma zona de emissões nulas para os táxis estão a elaborar as condições para a obtenção de uma isenção para este grupo.

Para além do pequeno grupo de operadores que investem antecipadamente num veículo com emissões nulas, existem custos associados ao pedido de isenção para os operadores elegíveis. O número de isenções previstas e o procedimento de pedido devem ser objeto de uma avaliação mais aprofundada. Prevê-se que haja algumas centenas de pedidos de isenção por ano. Assumindo 300 pedidos de isenção por ano, que demoram em média meia hora cada, os encargos administrativos ascendem a 7 050 EUR por ano.

3. Conteúdo de um novo sinal rodoviário para zonas ambientais e zonas de emissões nulas

3.1 Introdução e contexto do novo sinal rodoviário e dos sinais complementares associados

Esta parte da exposição de motivos diz respeito à adaptação da sinalização rodoviária que indica uma zona ambiental ou uma zona de emissões nulas.

Tanto as zonas ambientais como as zonas de emissões nulas são um meio para alcançar os objetivos climáticos e de qualidade do ar. Para poder estabelecer tal zona, é necessário um sinal rodoviário que indique a zona e especifique a que veículos a zona se aplica. Esta decisão substitui os sinais rodoviários anteriores para zonas ambientais e zonas de emissões nulas por um novo sinal rodoviário preparado para o futuro com sinais complementares associados.

A adaptação dos sinais rodoviários justifica-se por três razões:

- em primeiro lugar, o sinal rodoviário anteriormente estabelecido¹⁸ para uma zona de emissões nulas (C22c) destina-se especificamente a proibir os veículos comerciais e os camiões. Devido à aparência deste sinal, nenhuma outra categoria de veículos pode ser adicionada. Tal tornou-se um problema agora que os táxis, consulte a secção 2, também podem ser incluídos nas zonas de

¹⁸ Decisão, de 29 de outubro de 2019, que altera o Regulamento relativo às regras de circulação rodoviária e à sinalização rodoviária de 1990, a decisão relativa às disposições administrativas em matéria de circulação rodoviária e o regulamento relativo ao número de registo no âmbito da harmonização das zonas ambientais (Boletim Oficial de 2019, 398). 13

emissões nulas. A fim de poder adicionar táxis, e possivelmente outros veículos no futuro, um sinal mais geral foi agora concebido. O sinal rodoviário anteriormente estabelecido para zonas de emissões nulas era prática e legalmente inoperacional para outras categorias de veículos que não os veículos comerciais e camiões nele representados,

- outra razão para adaptar os sinais (complementares) é o facto de que, se fosse estabelecida uma zona de emissões nulas para veículos comerciais e camiões com os antigos sinais e uma zona ambiental para automóveis de passageiros a diesel, os diferentes sinais (complementares) entrariam em conflito no que diz respeito aos veículos comerciais. Através da adaptação dos sinais, é possível estabelecer uma zona de emissões nulas para veículos comerciais e camiões e uma zona ambiental para automóveis de passageiros a diesel,
- por último, a coexistência de dois sinais principais com diferentes sinais complementares conduziria a uma sinalização confusa e a uma falta de clareza para o utente da estrada.

O novo sinal rodoviário deve ser utilizado para todas as zonas relacionadas com as emissões incluídas no RVV de 1990. Tal permite indicar tanto uma zona ambiental quanto uma zona de emissões nulas através dos sinais complementares associados. O sinal rodoviário está preparado para o futuro, de modo que, sem alterar o sinal principal, seja eventualmente possível estabelecer uma zona de emissões nulas também para outras categorias de veículos¹⁹. A presente decisão permite acrescentar os táxis ao regime de acesso à zona de emissões nulas.

Além disso, esta alteração dissocia a zona ambiental para os automóveis de passageiros a gasóleo dos veículos comerciais, permitindo manter uma zona ambiental separada para os automóveis de passageiros ou estabelecer uma em combinação com uma zona de emissões nulas para veículos comerciais e camiões.

Desenvolvimentos autónomos

Com exceção dos táxis, o novo sinal rodoviário não afeta os regimes de acesso existentes nem os acordos relativos aos mesmos²⁰. Até 2025, vários sinais complementares já terão caducado²¹. Uma vez que a presente decisão entra em vigor após essa data, esses sinais não precisam de ser substituídos por novos sinais complementares. Trata-se dos sinais complementares C22a1, C22a4, C22a6 e C22a8.

3.2 Descrição geral

O novo sinal rodoviário consiste num sinal principal que é uma variação de um sinal de proibição existente (C6: encerrado a veículos a motor com mais de duas rodas). Substitui os sinais rodoviários existentes para zonas ambientais e zonas de emissões nulas por um único sinal rodoviário com uma declaração de encerramento para veículos devido a requisitos de emissão. Trata-se de um sinal de proibição com a imagem de um automóvel e nuvens de fumo. Tal como no atual sistema de zonas ambientais e zonas de emissões nulas, este sinal rodoviário é sempre combinado com um ou mais sinais complementares que mostram combinações de categorias de veículos, classes de

¹⁹ O estabelecimento de uma zona de emissões nulas para novas categorias de veículos só é possível após a alteração do texto e da descrição dos sinais rodoviários no RVV de 1990. Com esta nova conceção preparada para o futuro, tanto os encargos administrativos como os custos municipais são reduzidos em comparação com o sistema atual. A presente decisão permite introduzir uma zona de emissões nulas para táxis.

²⁰ Decisão, de 29 de junho de 2023, que altera o Regulamento relativo às regras de circulação rodoviária e à sinalização rodoviária de 1990 no que diz respeito às condições temporárias e às disposições transitórias aplicáveis às zonas de emissões nulas (decisão temporária relativa às zonas de emissões nulas) (Boletim Oficial de 2023, 241).

²¹ Ver artigo 86.º-D, n.º 2 (antigo) e 3 (antigo), do RVV de 1990.

emissão e combustíveis. Os sinais complementares indicam a que categorias de veículos com qual classe de emissão se aplica a zona (regime de acesso).

Novo sinal rodoviário e sinais complementares mais bem alinhados com a BABW e o RVV de 1990.

O novo sinal rodoviário e os sinais complementares associados são melhores do que os sinais anteriores para zonas ambientais, em conformidade com as regras existentes para sinais e sinais complementares na BABW [artigo 8.º, n.º 2, alínea b)] e no RVV de 1990 [artigo 67.º, n.º 1, alínea b)].

Os sinais complementares indicam a que veículos se aplica a declaração de encerramento. Tal contrasta com os sinais anteriores que indicavam quais os veículos que eram permitidos. No novo sistema, os sinais complementares indicam sempre a que veículos e em que condições (que classe de emissão) se aplica a declaração de encerramento. As cores das classes de emissão indicadas nos sinais complementares estão em conformidade com o sistema existente no RVV de 1990.

Com a presente decisão, a sinalização existente, tal como estabelecida para as zonas de emissões nulas e as zonas ambientais com sinais complementares associados, deve ser removida a partir de 1 de janeiro de 2026, aplicando-se o novo sinal rodoviário com sinais complementares associados, tal como estabelecido no anexo 1 do artigo I, parte E, n.º 2, da presente decisão.

A presente decisão entra em vigor em 1 de janeiro de 2026. A sinalização está sujeita a uma medida transitória temporária de seis meses para os municípios com uma zona ambiental existente. Os municípios que já disponham de uma zona ambiental para veículos comerciais e camiões em 1 de janeiro de 2026 devem ter colocado os novos sinais (complementares) e, se necessário, ter adotado uma nova decisão relativa ao tráfego, até 1 de julho de 2026. Desta forma, os municípios têm tempo suficiente para colocar os sinais corretos sem ter sinais diferentes com o mesmo significado nas ruas por um período prolongado.

3.3 Impacto

A introdução do novo sinal rodoviário e dos sinais complementares associados para zonas ambientais e zonas de emissões nulas resolve três problemas. Em primeiro lugar, será eventualmente possível acrescentar novas categorias de veículos, a começar pelos táxis, à sinalização das zonas de emissões nulas. Além disso, deve ser possível introduzir uma zona ambiental exclusivamente para os automóveis de passageiros a gasóleo em zonas onde os veículos comerciais estejam sujeitos a uma zona de emissões nulas. Por último, deve evitar-se uma mistura de sinais rodoviários com sinais complementares. Para uma zona ambiental e uma zona de emissões nulas, é suficiente um sinal com um ou mais sinais complementares.

3.4 Aplicação, supervisão e execução

O novo sinal rodoviário e os sinais complementares associados produzem efeitos a partir de 1 de janeiro de 2026. A partir da publicação da decisão, serão lançadas campanhas de informação para aumentar a sensibilização para a nova sinalização. Os proprietários de veículos devem ser informados nos sítios Web nacionais relativos às zonas ambientais e de emissões nulas (www.milieuzones.nl e www.opwegnaarzes.nl) sobre as zonas ambientais e de emissões nulas estabelecidas pelos municípios, as regras aplicáveis e a sinalização associada. Estes sítios Web devem também apresentar uma visão geral das zonas ambientais e de emissões nulas e a combinação do novo sinal principal com os novos sinais complementares.

A comunicação não pode provir apenas do governo nacional. Cada município e associação industrial deve envolver os seus próprios círculos eleitorais na nova sinalização das zonas ambientais e das zonas de emissões nulas e informá-los desse facto.

3.5 Impacto financeiro

Os municípios que optem por introduzir uma zona ambiental ou uma zona de emissões nulas podem estimar o impacto financeiro e os seus encargos administrativos resultantes desta alteração. A extensão deste impacto depende do processo decisório concreto, mas, por enquanto, estima-se que seja limitado, uma vez que os municípios que pretendam introduzir uma zona de emissões nulas a partir de 2025 teriam, em qualquer caso, de investir na substituição e instalação do sinal para a zona de emissões nulas. Os municípios que apenas mantêm uma zona ambiental também devem introduzir nova sinalização. Uma vez que muitos deles estão a apertar os requisitos de acesso nessa altura, a nova sinalização já faz parte do planeamento.

4. Debate, aconselhamento, consulta, análise preliminar e notificação

No período que antecedeu esta decisão, a sinalização foi debatida com os municípios, o Serviço Nacional de Sinalização (NBd), o Ministério da Justiça e da Segurança, o Serviço Central de Processamento do Ministério Público (CVOM) e o Rijkswaterstaat.

Foram igualmente tidos em conta os desenvolvimentos a nível europeu em matéria de harmonização da sinalização nas zonas com acesso restrito ao tráfego. Tal inclui aconselhamento sobre a utilização de um sinal principal com um carro *en face* com os gases de escape (conforme ilustrado no presente sinal principal) e, abaixo, os veículos aos quais se aplica o sinal principal (conforme ilustrado no presente sistema). Este sistema encontra-se atualmente em desenvolvimento e ainda não foi definitivamente estabelecido. A introdução das zonas de emissões nulas nos Países Baixos está à frente do desenvolvimento de regulamentos europeus e internacionais. O novo sinal principal é semelhante ao utilizado na Flandres para uma zona de emissões reduzidas.

Além disso, a eficácia e a inteligibilidade do sinal principal e dos vários sinais complementares foram avaliadas através de um inquérito aos utilizadores, no qual os participantes eram representativos de toda a população de utentes da estrada nas autoestradas neerlandesas. Os resultados mostram que o principal sinal está fortemente associado à poluição, sendo evidente que os veículos menos poluentes e os veículos com combustível limpo (elétrico e hidrogénio) estão autorizados a circular, independentemente do tipo de sinal suplementar. Há também indicações de que os inquiridos não podem interpretar corretamente o sistema de, por exemplo, «3 e abaixo» ou «4 e acima» em relação à classe de veículo em que estão a conduzir (a classe 3 é superior ou inferior à classe 4 e/ou a classe 3 ou a classe 4 é mais limpa ou mais poluente?). A fim de reduzir o risco de ambiguidade, decidiu-se indicar explicitamente nos novos sinais complementares as classes de emissão a que se aplica a zona ambiental. O objetivo é evitar que os utentes da estrada cometam erros quanto à lógica subjacente às classes de emissão que são mais elevadas ou mais baixas e às classes de emissão que são mais limpas ou mais poluentes.

O inquérito aos utilizadores conclui que, com as alterações propostas do sinal e uma campanha de informação adequada, os utentes da estrada podem cometer menos erros e que a inteligibilidade e clareza da nova sinalização devem ser aumentadas.

4.1 Teste das PME

Em 31 de janeiro de 2023, no âmbito do teste das PME, realizaram-se debates com seis PME sobre a intenção de introduzir zonas de emissões nulas para os táxis. As PME operam no mercado do transporte por táxi pelo consumidor e no transporte de grupo¹⁶

alvo, em várias partes dos Países Baixos. Os participantes do painel de debate são favoráveis à decisão. Subscrevem as ambições de sustentabilidade subjacentes e consideram que os planos são viáveis, mas têm uma série de preocupações.

A primeira delas é o facto de os táxis acessíveis a cadeiras de rodas e os táxis para o transporte de doentes deitados deverem estar isentos e de o termo dessa isenção em 2030 dever ser revisto a tempo de determinar se estarão disponíveis táxis acessíveis a cadeiras de rodas com emissões nulas e comportáveis suficientes. Este aspeto deve ser revisto em 2028, ver secção 2.3.

Uma segunda preocupação para os participantes é a de que deve existir uma infraestrutura de carregamento suficiente, incluindo as chamadas estações de carregamento rápido, possivelmente especialmente para os táxis. Os municípios facilitam a disponibilidade de infraestruturas de carregamento suficientes e coordenam-nas com o operador da rede e os intervenientes no mercado pertinentes, tal como também estabelecido no acordo-quadro. O governo central também coopera com estas partes no âmbito da chamada Agenda Nacional de Infraestruturas de Carregamento (NAL). As necessidades de carregamento dos táxis são tidas em conta no inventário das infraestruturas de carregamento necessárias neste contexto. A NAL visa assegurar que o desenvolvimento de infraestruturas de carregamento nos Países Baixos se alinhe com o crescimento de todos os tipos de transporte elétrico, com o objetivo principal de proporcionar opções de carregamento suficientes. No acordo de cooperação NAL, foram tomadas disposições concretas entre o governo central e as regiões a este respeito²².

É importante que as PME prestem especial atenção ao transporte de grupos-alvo. De acordo com elas, este serve como uma forma de transporte público para pessoas que não podem usar o transporte público regular. A condução sem emissões não deve ser feita em detrimento do serviço prestado a estas pessoas, por exemplo, devido à necessidade de carregamento durante uma viagem. É importante que os clientes do transporte de grupos-alvo (na sua maioria municípios) prestem atenção a este aspeto. No âmbito do Pacto e do Acordo Administrativo sobre o Transporte de Grupos-Alvo com Emissões Nulas, os clientes do transporte de grupos-alvo são incentivados e assistidos pelo governo central na aquisição de transportes sem emissões²³.

No painel das PME, foi ainda debatido que, a fim de reduzir os encargos administrativos para as PME, é importante que exista um balcão único onde as isenções possam ser aplicadas e que todos os municípios com uma zona de emissões nulas para os táxis apliquem a mesma política de isenção. Os participantes salientaram que existem táxis que operam em todo o país, pelo que deve ser possível obter uma isenção para todas as zonas de emissões nulas válida por um período mais longo. Este contributo das PME deve ser tido em conta no desenvolvimento da política de isenção.

4.2 Consulta na Internet

De 18 de agosto a 15 de setembro de 2023, realizou-se uma consulta na Internet sobre o projeto de decisão. Foi recebido um total de 15 respostas. Responderam quatro pessoas singulares, sete empresas ou representantes de empresas e quatro municípios. Embora as respostas sejam geralmente positivas quanto à possibilidade de os municípios estabelecerem uma zona de emissões nulas para os táxis, as partes chamam a atenção para uma série de pontos.

Três respostas indicam que os requisitos de acesso, tal como explicado na secção 2.2.4, aplicam-se a cada zona de emissões nulas para táxis, independentemente do momento

²² Documentos parlamentares II 2021/22, 31305, n.º 351; www.agendalaadinfrastructuur.nl.

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

em que um município estabelece a zona. De acordo com uma organização de cúpula, isto significa que os operadores podem ser informados pouco antes da introdução de uma zona de que o seu táxi não está autorizado a operar dentro da zona. Um município solicita que os requisitos de acesso de uma zona dependam do momento do seu estabelecimento. Esta alternativa não foi selecionada. Requisitos de acesso uniformes para todas as zonas de emissões nulas impedem que os operadores sejam confrontados com diferentes situações em diferentes zonas de emissões nulas. O regime transitório uniforme baseia-se na frota nacional de táxis e no período médio de amortização dos táxis. Os municípios devem comunicar e consultar a indústria local de táxis em tempo útil, caso pretendam estabelecer uma zona de emissões nulas. Se necessário, um município pode conceder temporariamente isenções adicionais.

Um município pergunta por que razão os requisitos de acesso especificam a data de 1 de janeiro de 2025²⁴. Esta opção foi escolhida em consulta com os municípios, os representantes do setor dos táxis e outras partes interessadas, e após estudo da disponibilidade e do custo de propriedade de táxis com emissões nulas. A data escolhida coincide com o momento a partir do qual os municípios podem estabelecer uma zona de emissões nulas para táxis, o que, por sua vez, coincide com o momento em que pode ser criada uma zona de emissões nulas para veículos comerciais e camiões.

Um particular pergunta por que não foram escolhidas políticas mais genéricas. O governo central optou por tornar o transporte comercial mais ecológico nas cidades em primeiro lugar, porque este é o mais eficiente e eficaz em termos de custos. Duas [dois] (representantes de) empresas de táxis sublinham a importância de infraestruturas de carregamento (rápidas) suficientes e de taxas de carregamento baseadas no mercado. Uma delas também gostaria de ver uma «política de isenção alargada» e um município também fez duas observações sobre a política de isenção. A política de isenção está a ser formulada em conjunto com os municípios e em consulta com a indústria.

Em geral, o sistema do sinal proposto não é posto em causa, mas são necessários mais esclarecimentos. Além disso, várias partes apresentaram sugestões para aperfeiçoar a redação e o sinal rodoviário com sinais complementares associados e para clarificar a exposição de motivos. Muitas destas sugestões foram adotadas.

No que diz respeito ao sistema de utilização de cores e de indicação das classes de emissão no sinal rodoviário e nos sinais complementares associados, um particular apresentou uma resposta específica. Esta sugestão foi incluída como uma consideração anteriormente na fase de preparação. A escolha final do sistema foi feita com base no parecer de peritos de partes como o Serviço Nacional de Sinalização, os municípios e a polícia, e no teste do utilizador. O teste do utilizador mostrou que o sinal complementar é mais fácil de interpretar se forem apresentadas todas as classes de emissão que não têm acesso. Decidiu-se também utilizar as cores já atribuídas às classes de emissão no RVV de 1990 e registadas em sinais complementares existentes. A opção de alterar o sistema dos sinais complementares de «permitido» para «proibido» foi feita em conformidade com o sistema existente no RVV de 1990. Tal não mostra as classes de emissão que têm acesso.

Também foram recebidas respostas críticas sobre o número de sinais em combinação com o sinal rodoviário para as zonas ambientais. No entanto, o sinal rodoviário proposto com os sinais complementares associados substitui precisamente os sinais rodoviários tanto para as zonas de emissões nulas para a logística urbana (C22c) como para as zonas ambientais (C22a), a fim de evitar um número excessivo de sinais rodoviários.

A resposta de um grupo de interesse no sentido de incluir explicitamente as máquinas móveis e os tratores como categorias de veículos permitidas nos sinais complementares não conduz a uma alteração, uma vez que as máquinas móveis e os tratores não estão sujeitos ao regime de zona de emissões nulas. Tal também não será o caso por enquanto, razão pela qual não foram acrescentadas.

²⁴ Inicialmente, o plano previa o estabelecimento de zonas de emissões nulas para táxis a partir de 1 de janeiro de 2025. Entretanto, esta data foi adiada para 1 de janeiro de 2026.

Um município solicita flexibilidade no que diz respeito aos sinais complementares. A fim de tornar o mais claro possível para os utentes da estrada, é necessário que os sinais complementares para as zonas ambientais e as zonas de emissões nulas sejam os mesmos em todo o lado.

Na sequência das respostas dos municípios no sentido de combinar as zonas de janela temporal, as zonas pedonais e as zonas de emissões nulas num único sinal rodoviário, foram realizados debates com os municípios em causa. O problema da combinação de sinais para zonas de emissões nulas e outros tipos de zonas não pode ser resolvido através da adaptação dos sinais principais ou suplementares para as zonas de emissões nulas. O sinal complementar indica a que veículos se aplica o sinal principal. Limitar o tempo do sinal complementar significaria que o sinal principal não se aplicaria fora desses horários. Os municípios podem, no entanto, estabelecer um intervalo de tempo dentro de uma zona de emissões nulas.

As respostas às zonas de emissões nulas para a logística urbana e as eventuais isenções para determinadas categorias de veículos não são abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente decreto e não conduzem a alterações da sinalização rodoviária.

4.3 Teste do ATR (Conselho Consultivo sobre os Encargos Regulamentares)

A 14 de setembro de 2023, o Colégio Consultivo emitiu um parecer regulamentar sobre o projeto de decisão. O Conselho recomenda que a decisão seja apresentada após terem sido tidos em conta vários pontos de aconselhamento.

Em primeiro lugar, o Conselho recomenda que se garanta que os municípios que estabelecem uma zona de emissões nulas para táxis facilitem infraestruturas de carregamento e capacidade de rede suficientes. O acordo-quadro estipula que os municípios facilitam a disponibilidade de infraestruturas de carregamento suficientes e que consultem os operadores de táxis locais para determinar se estão reunidas as condições prévias para uma zona de emissões nulas (incluindo infraestruturas de carregamento suficientes). Ao elaborar a decisão relativa ao tráfego, através da qual os municípios estabelecem subsequentemente uma zona de emissões nulas para táxis, verificam igualmente se todas as condições prévias foram cumpridas. São possíveis objeções e recursos contra uma decisão relativa ao tráfego. A secção 4.1 explica as medidas tomadas pelo governo central e pelos municípios para garantir infraestruturas de carregamento e capacidade de rede suficientes.

Em segundo lugar, o Conselho recomenda a organização de um regime uniforme de acesso único (incluindo isenções) em conjunto com os municípios. A forma como tal é feito é descrita nas secções 2.2.4 e 2.4.

O Conselho recomenda igualmente que se abordem as disposições financeiras e fiscais para os operadores de táxis e os acordos com os municípios no que diz respeito à comunicação sobre esta matéria. Os operadores podem utilizar o regime de investimentos no domínio ambiental para efeito de deduções fiscais (MIA) para realizar investimentos eficientes do ponto de vista fiscal em ativos empresariais respeitadores do ambiente. Em 2024, o MIA poderia ser utilizado para a aquisição de um táxi elétrico ou movido a hidrogénio com nove lugares ou para o transporte acessível a cadeiras de rodas. A cada ano, os ativos empresariais elegíveis para MIA são redefinidos. Tal depende, entre outras coisas, dos custos adicionais de um ativo comercial respeitador do ambiente. Mais informações podem ser encontradas em www.rvo.nl/miavamil. Os municípios podem oferecer facilidades financeiras adicionais aos operadores e devem comunicar em conformidade.

Por último, o Conselho recomenda a conclusão dos custos (regulamentares) para as empresas. Se decidirem estabelecer uma zona de emissões nulas para táxis, os municípios devem clarificar o impacto sobre os operadores na decisão relativa ao tráfego e ponderar este impacto com outros interesses, ver secção 2.6.

4.4 Avaliação preliminar

Em 1 de dezembro de 2023, o projeto de decisão foi apresentado ao Senado e à Câmara dos Representantes dos Estados Gerais para análise preliminar com base no artigo 2.º-B da Lei da Circulação Rodoviária. Em 11 de setembro de 2024, a Câmara dos Representantes perguntou em que medida o projeto de decisão se alinha com as intenções políticas. Esta pergunta foi respondida em 8 de outubro de 2024. Esta resposta foi então inscrita na ordem do dia do debate da Comissão sobre Transportes Sustentáveis, em 17 de outubro de 2024. A resposta não deu origem a outras respostas.

4.5 Notificação [XX]

O projeto da presente decisão foi apresentado à Comissão Europeia em [XX] (notificação n.º XX), nos termos do artigo 5.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2015/1535 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de setembro de 2015, relativa a um procedimento de informação no domínio das regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação (JO L 241 de 2015).

Nos termos do artigo 6.º, n.º 1, da referida diretiva, foi respeitado em seguida um período de *status quo* de três meses, que terminou em [XX].

II. Exposição de motivos por artigo

Artigo I (RVV de 1990)

Parte A (artigo 86.º-D do RVV de 1990)

Subpartes 1 e 4

O antigo sinal para uma zona ambiental e o sinal para uma zona de emissões nulas foram substituídos por um novo sinal rodoviário que indica uma zona ambiental e/ou uma zona de emissões nulas com uma nova combinação alfanumérica. Os sinais complementares enumerados no anexo 1 determinam a categoria de veículos e o tipo de zona aplicáveis. É possível combinar uma zona ambiental e uma zona de emissões nulas. Uma zona ambiental, numa área com uma zona de emissões nulas, agora também pode ser estabelecida apenas para automóveis de passageiros a diesel. Nessa zona, aplica-se uma zona de emissões nulas aos veículos comerciais e uma zona ambiental aos automóveis de passageiros a gasóleo. Em todos os casos, o sinal rodoviário C22e é combinado com um ou mais sinais complementares (C22e1 a C22e10).

Subparte 1

O termo neerlandês «bussen» é substituído por «autobussen». O conceito de «autobussen» foi sempre entendido e está também definido no artigo 1.º do RVV de 1990. Devem também ser mencionados na descrição dos sinais complementares.

Subparte 2

A entrada em vigor da presente decisão em 1 de janeiro de 2026 permitirá que o artigo 86.º-D, antigos n.ºs 2 e 3, expire e que os outros números sejam renumerados. Com efeito, a Decisão de 29 de outubro de 2019²⁵ já declarou que os n.ºs 2 e 3 originais deixariam de ser aplicáveis após 1 de janeiro de 2022 e 1 de janeiro de 2025, respetivamente.

Subparte 3

Esta parte do artigo indica o(s) sinal(is) complementar(es) que pode(m) ser colocado(s). Não são possíveis combinações com outros sinais complementares para zonas ambientais e zonas de emissões nulas. Os sinais complementares C22e2, C22e4 e C22e5

²⁵ Decisão, de 29 de outubro de 2019, que altera o Regulamento relativo às regras de circulação rodoviária e à sinalização rodoviária de 1990, a decisão relativa às disposições administrativas em matéria de circulação rodoviária e o regulamento relativo ao número de registo no âmbito da harmonização das zonas ambientais (Boletim Oficial de 2019, 398). 20

têm um novo significado. Os outros sinais complementares (C22e1 e C22e6 a C22e10) substituem os sinais complementares existentes com o mesmo significado.

C22e2 indica que os táxis também podem ser adicionados como uma categoria de veículos à qual se aplica a zona de emissões nulas.

Os sinais complementares C22e4 e C22e5 permitem uma zona ambiental que se aplica apenas aos automóveis de passageiros a diesel. Consequentemente, numa área com uma zona de emissões nulas para veículos comerciais, pode também aplicar-se uma zona ambiental para automóveis de passageiros a diesel.

Os outros novos sinais complementares substituem os sinais complementares existentes e têm, assim, o mesmo significado que a versão anterior dos sinais. O sinal complementar C22e6 substitui o antigo sinal C22a2, o C22e7 substitui o antigo sinal C22a3, o C22e8 substitui o antigo sinal C22a5, o C22e9 substitui o antigo sinal C22a7 e, por último, o novo sinal complementar C22e10 substitui o antigo sinal C22a9.

Ainda não existe um sinal complementar C22e3. Este número ainda não é utilizado para que, no futuro, possa ser acrescentado um novo sinal complementar com uma nova categoria de veículos à qual se aplique a zona de emissões nulas.

Parte B (artigo 86.º-E do RVV de 1990)

Subparte 1

Este artigo regula as categorias de veículos que podem ser incluídas numa zona de emissões nulas. Apenas os veículos comerciais, camiões e táxis com emissões nulas podem entrar numa zona de emissões nulas. O artigo assegura que o novo sinal rodoviário C22e, que também se aplica às zonas ambientais, possa igualmente aplicar-se às zonas de emissões nulas. A adaptação do texto e do novo sinal rodoviário com sinal complementar deve permitir acrescentar os táxis às zonas de emissões nulas. Tal como acontece com as zonas ambientais, o regime de acesso a uma zona de emissões nulas é indicado por um sinal rodoviário em combinação com um sinal complementar. O sinal complementar indica claramente a que veículo se aplica a zona ambiental ou a zona de emissões nulas. Só é permitido utilizar os sinais complementares aqui incluídos numa zona ambiental ou numa zona de emissões nulas. Por conseguinte, uma zona de emissões nulas para os táxis deve ser sempre acompanhada de uma zona de emissões nulas para os veículos comerciais e os camiões. Ver ainda a exposição de motivos da parte B, subpartes 1 e 4.

Subparte 2

Os sinais complementares C22e1 e C22e2 indicam a categoria de veículos à qual se aplica a zona de emissões nulas. Ainda não existe um sinal rodoviário C22e3, pelo que um novo sinal complementar com uma categoria de veículos adicional pode ser adicionado à zona de emissões nulas no futuro. O sinal complementar C22e1 tem o mesmo significado que o antigo sinal complementar C22c1. O novo sinal complementar C22e2 estabelece uma zona de emissões nulas que também se aplica aos táxis.

Subparte 3

Ao aditar novos n.ºs 8 e 9, existe um período transitório para determinados táxis que já foram registados como táxis antes de 1 de janeiro de 2026 e que ainda não são isentos de emissões. Trata-se de táxis com classe de emissão 5 que mantêm o acesso até 31 de dezembro de 2026 e de táxis com classe de emissão 6 que mantêm o acesso à zona de emissões nulas de táxis até 31 de dezembro de 2028. A isenção garante que os táxis já registados possam continuar a entrar na zona de emissões nulas por mais alguns anos. A isenção não se destina aos táxis registados após a entrada em vigor da possibilidade de estabelecer zonas de emissões nulas.

Parte C

Uma vez que os sinais existentes para uma zona ambiental e uma zona de emissões nulas estão a ser substituídos por um novo sinal rodoviário com um novo número, este artigo foi alterado.

Parte D

Para dar tempo ao operador rodoviário para adaptar os sinais rodoviários, os sinais rodoviários anteriores permanecem válidos por mais seis meses. Este período transitório limitado foi escolhido para, por um lado, não sobrecarregar os municípios com novos sinais, mas, por outro, oferecer rapidamente aos cidadãos e às empresas a uniformidade dos novos sinais rodoviários.

Parte E

Os antigos sinais rodoviários para zonas ambientais (C22a) e zonas de emissões nulas (C22c) são substituídos por um novo sinal rodoviário (C22e) com sinais complementares associados. O fim de uma zona ambiental ou de uma zona de emissões nulas é indicado pelo novo sinal rodoviário C22f.

Artigo II (BABW)

Parte A

(Artigo 8.º, n.º 4, da BABW)

Os anteriores sinais rodoviários C22a, para as zonas ambientais, e C22c, para as zonas de emissões nulas, são substituídos por um novo sinal rodoviário C22e. Este novo sinal, tal como os anteriores sinais C22a e C22c, só pode ser colocado com um ou mais sinais complementares, tal como referido nos artigos 86.º-D e 86.º-E do RVV de 1990. Uma vez que os sinais complementares C22e4 e C22e5 só podem ser colocados em combinação com os sinais complementares para uma zona de emissões nulas, só pode ser estabelecida uma zona ambiental para automóveis de passageiros a diesel no caso de uma zona de emissões nulas para veículos comerciais e camiões ou táxis. Na ausência de uma zona de emissões nulas, continua a ser possível estabelecer uma zona ambiental para os automóveis de passageiros e os veículos comerciais a gasóleo.

Parte B

(Artigo 9.º, n.º 1, da BABW)

Com esta alteração do artigo 9.º, n.º 1, da BABW, os municípios devem poder colocar a palavra «zona» acima do novo sinal rodoviário C22e, como era anteriormente o caso dos sinais C22a e C22c, com, por exemplo, uma indicação da área em causa.

Artigo III

A presente decisão entra em vigor em 1 de janeiro de 2026. Esta data foi escolhida em consulta com os municípios, os representantes do setor dos táxis e outras partes interessadas, e após estudo da disponibilidade e do custo de propriedade de táxis com emissões nulas. A data de entrada em vigor enquadra-se no sistema de datas fixas de alteração regulamentar. Esta data tem em conta o período mínimo de aplicação de três meses entre a publicação e a entrada em vigor, aplicável ao abrigo do Código das Relações Interadministrativas [Code Interbestuurlijke Verhoudingen] aos regulamentos

diretamente relevantes para as autoridades locais e regionais. O artigo I, parte D, é revogado em 1 de julho de 2026; ver a exposição de motivos do artigo I, parte D.

O SECRETÁRIO DE ESTADO DAS INFRAESTRUTURAS E DA GESTÃO DOS RECURSOS HÍDRICOS,