



PROYECTO DE 19.12.2024

Decreto de

por el que se modifica el Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico y el Decreto sobre las disposiciones administrativas relativas al tráfico rodado, en relación con la ampliación de las zonas de cero emisiones a los taxis y la introducción de una nueva señal de tráfico y señales complementarias asociadas para las zonas ambientales y las zonas de cero emisiones

Por la recomendación n.º lenW/BSK del Secretario de Estado de Infraestructura y Gestión del Agua, de 23 de enero de 2024, Departamento de Asuntos Administrativos y Jurídicos; Vistos el artículo 13, apartado 1, y el artículo 14, apartado 1, de la Ley de 1994 sobre tráfico rodado; Visto el Dictamen de la Comisión Consultiva del Consejo de Estado [Dictamen n.º (...) de (fecha)]; Visto el informe detallado n.º lenW/BSK-[...] del Secretario de Estado de Infraestructura y Gestión del Agua, de [fecha], Departamento de Asuntos Administrativos y Jurídicos;

Por el presente, apruebo y decreto lo siguiente:

ARTÍCULO I

El Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico se modifica como sigue:

A

El artículo 86 *quinquies* se modifica como sigue:

1. El apartado 1 se reformula como sigue:
«La declaración de cierre con arreglo a la señal de tráfico C22e del anexo 1 debido a una zona ambiental se aplicará a los turismos, los vehículos comerciales, los camiones o los autobuses con motor diésel.».

2. Se suprimen los apartados 2 y 3, y los apartados 4 a 6 pasan a ser apartados 2 a 4.
3. Se añade un apartado 2 (nuevo) con la siguiente redacción:
«Bajo la señal de tráfico C22e, se colocarán las señales complementarias enumeradas en el anexo 1, C22e4, C22e5, C22e6, C22e7, C22e8, C22e9 o C22e10.».
4. En el apartado 4 (nuevo), se sustituye la palabra «C22a» por la palabra «C22e».

B

El artículo 86 *sexies* se modifica como sigue:

1. El apartado 1 se reformula como sigue:
«La declaración de cierre con arreglo a la señal de tráfico C22e del anexo 1 debido a una zona de cero emisiones se aplicará a los vehículos comerciales y a los camiones o los taxis, a excepción de los vehículos de cero emisiones.».
2. El apartado 2 se reformula como sigue:
«Bajo la señal de tráfico C22e, se colocarán las señales complementarias C22e1 o C22e2 enumeradas en el anexo 1.».
3. En el apartado 5, se sustituyen las palabras «apartado 5» por las palabras «apartado 3».
4. Al artículo se añaden dos apartados con la siguiente redacción:
«8. Hasta el 31 de diciembre de 2026, el apartado 1 no se aplicará a los taxis de la clase de emisiones 5 matriculados como taxis antes del 1 de enero de 2026.
9. Hasta el 31 de diciembre de 2028, el apartado 1 no se aplicará a los taxis de la clase de emisiones 6 matriculados como taxis antes del 1 de enero de 2026.».

C

En el artículo 87, se sustituyen las palabras «C22a, C22c» por la palabra «C22e».

D

Después del artículo 96 *bis*, se añade un artículo con la siguiente redacción:

«Artículo 96 ter

Las señales de tráfico colocadas antes de la entrada en vigor del Decreto, de X de X de 2025, por el que se modifica el Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico y el Decreto sobre las disposiciones administrativas relativas al tráfico rodado, en relación con la ampliación de las zonas de cero emisiones a los taxis y la introducción de una nueva señal de tráfico y señales complementarias asociadas para las zonas ambientales y las zonas de cero emisiones (Boletín Oficial de 2025, XXX), que no cumplan lo dispuesto en el presente Decreto, cumplirán lo dispuesto en el Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico, en su versión vigente el día anterior a la entrada en vigor de la presente modificación.».

E

El anexo 1 se modifica como sigue:

1. Se suprimen las señales de tráfico C22a a C22d y las descripciones asociadas.
2. Después de la señal de tráfico C22, se añaden las señales, las descripciones y los números que figuran en el anexo 1 del presente Decreto.

ARTÍCULO II

El Decreto sobre las disposiciones administrativas relativas al tráfico rodado (BABW, por su versión en neerlandés) se modifica como sigue:

A

El artículo 8, apartado 4, se reformula como sigue:

«La señal de tráfico C22e del anexo 1 del Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico irá acompañada de la colocación de una o varias señales complementarias a que se refieren los artículos 86 *quinquies* y 86 *sexies* del Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico. Las señales complementarias C22e4 y C22e5 solo podrán colocarse en combinación con las señales complementarias C22e1 o C22e2.».

B

En el artículo 9, apartado 1, se sustituyen las palabras «C6 a C22c» por las palabras «C6 a C22e».

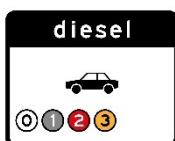
ARTÍCULO III

El presente Decreto entrará en vigor el 1 de enero de 2026. El artículo I, parte D, expirará el 1 de julio de 2026.

Por el presente, ordeno que este Decreto y su respectiva exposición de motivos se publiquen en el Boletín Oficial.

EL SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURA Y GESTIÓN DEL AGUA,

Anexo 1 relativo al artículo I, parte E, apartado 2, del Decreto por el que se modifica el Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico y el Decreto sobre las disposiciones administrativas relativas al tráfico rodado, en relación con la ampliación de las zonas de cero emisiones a los taxis y la introducción de una nueva señal de tráfico para las zonas ambientales y las zonas de cero emisiones

Señal	Descripción	
	Cerrado a turismos, vehículos comerciales, camiones, autobuses o taxis debido a requisitos de emisiones (zona ambiental o zona de cero emisiones)	C22e
	Señal complementaria para C22e: zona de cero emisiones para vehículos comerciales y camiones, accesible a los vehículos de cero emisiones	C22e1
	Señal complementaria para C22e: zona de cero emisiones para vehículos comerciales, camiones y taxis, accesible a los vehículos de cero emisiones	C22e2
	Señal complementaria para C22e: zona ambiental para turismos diésel, accesible a las clases de emisiones 4 a 6	C22e4
		C22e5

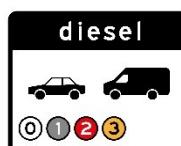


Señal complementaria para C22e: zona ambiental para turismos diésel, accesible a las clases de emisiones 5 y 6

Señal

Descripción

C22e6

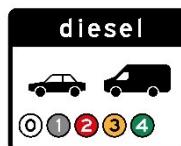


Señal complementaria para C22e: zona ambiental para turismos y vehículos comerciales diésel, accesible a las clases de emisiones 4 a 6

Señal

Descripción

C22e7

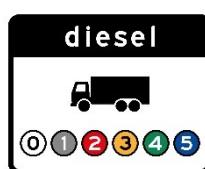


Señal complementaria para C22e: zona ambiental para turismos y vehículos comerciales diésel, accesible a las clases de emisiones 5 y 6

Señal

Descripción

C22e8

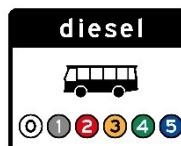


Señal complementaria para C22e: zona ambiental para camiones, accesible a los camiones de la clase de emisiones 6

Señal

Descripción

C22e9

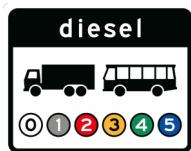


Señal complementaria para C22e: zona ambiental para autobuses, accesible para autobuses de la clase de emisiones 6

Señal

Descripción

C22e10



Señal complementaria para C22e: zona ambiental para camiones y autobuses, accesible a camiones y autobuses de la clase de emisiones 6

Señal



Descripción

C22f

Fin de la declaración de cierre debido a los requisitos de emisiones (zona ambiental o zona de cero emisiones)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. GENERAL

1. Introducción

El presente Decreto introduce dos modificaciones. En primer lugar, el operador de la carretera podrá ampliar la aplicación de la zona de cero emisiones a los taxis. Esto también requiere un cambio en la señalización. Se ha diseñado una nueva señal de tráfico que no solo permitirá establecer zonas de cero emisiones para los taxis, sino que también servirá como una nueva señal de tráfico tanto para las zonas ambientales como para (otras) zonas de cero emisiones. Esta última es la otra modificación de este Decreto. Las señales de tráfico separadas existentes para las zonas ambientales y las zonas de cero emisiones se sustituirán por una nueva señal de tráfico preparada para el futuro con nuevas señales complementarias asociadas. Las nuevas señales complementarias permiten a los municipios que establecen una zona de cero emisiones para vehículos comerciales, camiones y posiblemente taxis mantener su zona ambiental existente para turismos diésel. La introducción de las señales no da lugar a nuevas posibilidades para que los municipios establezcan zonas ambientales. La adición de los taxis a las zonas de cero emisiones se explica con más detalle en la sección 2 de este capítulo. La nueva señal de tráfico y las señales complementarias asociadas se explican con más detalle en la sección 3.

2. Contenido de las zonas de cero emisiones para los taxis

2.1 Introducción de zonas de cero emisiones para los taxis

Con el presente Decreto se modifica el Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico (RVV 1990, por su versión en neerlandés) para permitir a los municipios establecer una zona de cero emisiones para los taxis a escala local. Con una zona de cero emisiones, los municipios pueden prohibir los vehículos contaminantes de partes de su municipio. Esto reduce las emisiones de gases de efecto invernadero y las denominadas emisiones de tráfico, como el dióxido de nitrógeno y las partículas, con lo que se contribuye a la calidad del aire. En 2019, se dio a los municipios la opción de introducir una zona de cero emisiones para los vehículos comerciales¹ y los camiones de aquí a 2025². El presente Decreto permite a los municipios ampliar su zona de cero emisiones a los taxis mediante un Decreto de tráfico.

Este Decreto también establece unas disposiciones transitorias y exenciones.

2.2 Resumen

2.2.1 Fase preliminar y esbozo del problema

El Gobierno central ha firmado el Acuerdo sobre el aire limpio³. Una de las principales causas de la mala calidad del aire son los vehículos de combustibles fósiles. En el Pacto verde sobre logística urbana de cero emisiones, se acordó, por tanto, en 2014 que la logística urbana libre de emisiones se introduciría a partir de 2025⁴. Esto reduce las

¹ En el capítulo V ter del Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico, ya se aplica una definición diferente a los vehículos comerciales. A efectos del capítulo V ter y la presente exposición de motivos, por «vehículos comerciales» se entenderán vehículos comerciales ligeros con una masa máxima autorizada que no excede de 3 500 kg.

² Decreto, de 29 de octubre de 2019, por el que se modifica el Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico, el Decreto sobre las disposiciones administrativas relativas al tráfico rodado y el Reglamento sobre el número de registro, en relación con la armonización de las zonas ambientales (Boletín Oficial de 2019, 398).

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

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

emisiones del tráfico, mejora el aire que las personas respiran en las ciudades y contribuye a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. En 2019, el Acuerdo sobre el clima estipuló la introducción de zonas de cero emisiones en 30-40 municipios para la logística urbana (vehículos comerciales y camiones)⁵. El Decreto citado en la nota a pie de página 2 consagra en la ley las zonas de cero emisiones para los vehículos comerciales y los camiones. Con el Decreto, de 29 de junio de 2023, por el que se modifica el Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico, en relación con las condiciones temporales y las disposiciones transitorias para las zonas de cero emisiones (Decreto temporal sobre las zonas de cero emisiones), se especificaron con más detalle las normas aplicables a las zonas de cero emisiones para estos vehículos⁶.

Además de los vehículos comerciales y los camiones, los taxis de combustibles fósiles también contribuyen al problema de la mala calidad del aire en las zonas urbanas. Por lo tanto, el Programa de aplicación de la logística urbana estipuló en 2021 que se investigaría si las zonas de cero emisiones también podrían aplicarse a los taxis⁷. Las zonas de cero emisiones para los vehículos comerciales, los camiones y los taxis son un paso intermedio importante hacia un tráfico rodado totalmente limpio de aquí a 2050⁸.

Desde 2019, se han celebrado consultas entre los municipios, el Gobierno central, representantes del sector del taxi y otras partes públicas y privadas sobre el transporte en taxi libre de emisiones. Esto dio lugar a la firma del Marco de acuerdos para el transporte en taxi libre de emisiones (en lo sucesivo, «Marco de acuerdos») en abril de 2022⁹¹⁰. Al firmar este Marco de acuerdos, el Gobierno central expresó su intención de hacer legalmente posible la introducción de zonas de cero emisiones para los taxis. El presente Decreto es su desarrollo. Además de la intención de consagrar legalmente las zonas de cero emisiones, la firma del Marco de acuerdos también incluyó acuerdos sobre el compromiso y las acciones necesarias para lograr un transporte en taxi libre de emisiones. Por ejemplo, los municipios facilitan la disponibilidad de una infraestructura de carga suficiente, y las partes trabajan juntas en herramientas de comunicación para informar a las compañías de taxis, los conductores y los pasajeros sobre la introducción de zonas de cero emisiones para los taxis.

2.2.2 Elección de zonas de cero emisiones para los taxis

Este Decreto permite a los municipios introducir zonas de cero emisiones para los taxis, como consecuencia de lo cual todos los vehículos matriculados como taxis después del 31 de diciembre de 2025 y que funcionen con combustibles fósiles podrán excluirse de tales zonas. Solo se permitirá la entrada en las zonas a los taxis de cero emisiones, de la clase de emisiones Z. Para los vehículos matriculados como taxis antes de 2026, habrá unas disposiciones transitorias (véase la sección 2.2.4).

La decisión de dar a los municipios la opción de prohibir los taxis matriculados a partir del 1 de enero de 2026 se tomó en consulta con los municipios, los representantes del sector del taxi y otras partes pertinentes. Es importante que el cambio al transporte en taxi de cero emisiones sea factible para los operadores. Por lo tanto, se ha comparado el coste total de propiedad (compra y coste de uso) de los vehículos de taxi, y para la mayoría de los modelos, el coste total de propiedad de un modelo de cero emisiones ya es inferior al de un modelo de combustible fósil comparable. Se espera que el coste total

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

⁶ Decreto, de 29 de junio de 2023, por el que se modifica el Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico, en relación con las condiciones temporales y las disposiciones transitorias para las zonas de cero emisiones (Decreto temporal sobre las zonas de cero emisiones) (Boletín Oficial de 2023, 241).

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

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

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

¹⁰ El Marco de acuerdos fue firmado por Transporte Real Neerlandés (KNV, por su versión en neerlandés), Uber, Bolt, SchipholTaxi, ElaadNL, Leaseplan, la Asociación Neerlandesa de Energía Renovables (NVDE), los municipios de Ámsterdam, La Haya, Eindhoven, Róterdam, Tilburgo y el Ministerio de Infraestructura y Gestión del Agua.

de propiedad de los vehículos de cero emisiones disminuya aún más en el futuro. Además del coste de propiedad, el período medio de amortización de los taxis y la disponibilidad de modelos de cero emisiones se tuvieron en cuenta en la decisión de dar a los municipios la opción de prohibir los taxis matriculados a partir del 1 de enero de 2026.

Las zonas de cero emisiones son un medio relativamente sencillo para que los municipios reduzcan las emisiones de tráfico, mejoren la calidad del aire y reduzcan la contaminación acústica con el fin de aumentar la calidad de vida en su municipio. Las zonas son relativamente fáciles de aplicar para los municipios en función de las matrículas, por ejemplo con cámaras y reconocimiento automático de matrículas (ANPR, por su versión en inglés). Además de los municipios, las otras partes del Marco de acuerdos también han expresado su preferencia por las zonas de cero emisiones para fomentar el transporte en taxi de cero emisiones.

Las zonas de cero emisiones para los taxis están en consonancia con las de los vehículos comerciales y los camiones. Solo los municipios con una zona de cero emisiones para vehículos comerciales y camiones pueden establecer una zona de cero emisiones para los taxis, y la zona de cero emisiones para los taxis en un municipio es geográficamente la misma que para los vehículos comerciales y los camiones. Esto contribuye a la claridad de las políticas y garantiza que puedan utilizarse los mismos medios de ejecución, exenciones y comunicación que para los vehículos comerciales y los camiones.

Otra razón para elegir zonas de cero emisiones es que se aplican a *todos* los taxis. No se hace distinción entre los taxis que se paran (solicitados por los pasajeros en una parada de taxis o en la calle) y los taxis que se reservan (reservados por teléfono o por una aplicación).

2.2.3 Impacto de las zonas de cero emisiones en los taxis

En los Países Bajos operan más de 35 000 taxis, principalmente en las zonas urbanas¹¹. Los taxis recorren alrededor de tres veces más kilómetros por año que los turismos normales, y más del 60 % de los taxis funcionan con diésel¹². Un porcentaje creciente de taxis son de cero emisiones¹³. La introducción de zonas de cero emisiones para los taxis puede acelerar aún más la transición al transporte de taxis de cero emisiones. Si se introduce una zona de cero emisiones en la zona donde operan los operadores de taxis, esto puede alentarlo a optar por un vehículo de cero emisiones (antes).

Las zonas de cero emisiones para los taxis tienen un impacto positivo en las personas, los animales y las plantas en las zonas donde operan los taxis. Las zonas reducen el número de taxis de combustibles fósiles, lo que lleva a una reducción de las emisiones del tráfico, una mejora de la calidad del aire, una reducción de la contaminación acústica y, por lo tanto, una mejora de la calidad de vida en las zonas urbanas. Las zonas de cero emisiones también contribuyen a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. La contribución precisa de las zonas de cero emisiones para los taxis a estos objetivos depende del número de municipios que opten por introducir dicha zona, el tamaño de las zonas y las situaciones de tráfico local. Al firmar el Marco de acuerdos, los municipios de Ámsterdam, La Haya, Eindhoven, Róterdam y Tilburgo expresaron su intención de introducir una zona de este tipo. Desde entonces, se ha sumado el municipio de

¹¹ Entre un cuarto y un tercio de los taxis se utilizan para el transporte de taxis de consumo, mientras que los otros taxis se utilizan para el denominado «transporte de grupos objetivo»: el transporte contratado de, por ejemplo, alumnos, personas mayores y enfermos.

¹² Fuentes: Estadísticas de los Países Bajos (CBS, por su versión en neerlandés) y la Autoridad de Vehículos de los Países Bajos (RDW, por su versión en neerlandés).

¹³ En septiembre de 2024, más del 26 % del número total de taxis eran libres de emisiones, frente al 16 % de 1,5 años antes. Más de la mitad de los vehículos recién comprados matriculados como taxis en los primeros meses de 2024 son de cero emisiones. Fuente: Autoridad de Vehículos de los Países Bajos.

Haarlemmermeer. Esto significa que está cubierta una gran parte del mercado de los taxis¹⁴. Es posible que se unan más municipios.

Si los municipios introducen una zona de cero emisiones para los taxis, esto tendrá un impacto en los operadores de taxis que conduzcan en la zona. Los operadores que sigan conduciendo un taxi de combustibles fósiles deberán invertir en un modelo de cero emisiones si desean seguir conduciendo en la zona. Las disposiciones transitorias se ajustan lo más posible al calendario natural de inversión de los operadores (véase la sección 2.2.4). Para la mayoría de los modelos, el coste de propiedad de un taxi de cero emisiones ya es más bajo que el de un modelo de combustible fósil comparable. Los costes de compra pueden ser más altos en algunos casos, pero los operadores recuperarán estos costes¹⁵.

Los operadores de taxis que conducen en las zonas pero (todavía) no pueden cumplir los requisitos de acceso pueden solicitar una exención en determinados casos. Mediante la aplicación de una política armonizada de exención y la creación de un servicio central para las solicitudes de exención, los municipios intentan mantener baja la carga normativa y administrativa para los operadores (véase la sección 2.4).

En el caso de los municipios que introducen una zona de cero emisiones para los taxis, esto significa que deben aplicarla (véase la sección 2.5). Los municipios también tendrán que desarrollar una política de exención. Los municipios que prevén introducir una zona de cero emisiones para los taxis han indicado que desean delegar su autoridad de exención en la Oficina Central de Exenciones de las Zonas de Emisiones Cero, que se está estableciendo en el contexto del Programa de aplicación de la logística urbana (véase la sección 2.4).

Los municipios son libres de decidir si desean introducir una zona de cero emisiones para los taxis. El establecimiento de una zona se efectúa entonces mediante un Decreto de tráfico. En dicho Decreto, un municipio acredita la eficacia y la proporcionalidad de una zona, considera el impacto en los residentes, los operadores de taxis y los conductores, y examina si se cumplen todas las condiciones previas. Además, el municipio considera la introducción de una zona de cero emisiones para los taxis frente a otras medidas que pueden mejorar la calidad del aire y la calidad de vida. Los municipios que han firmado el Marco de acuerdos, en consulta con Transporte Real Neerlandés y los operadores locales de taxis, han elaborado un plan de acción para la introducción de una zona de cero emisiones para los taxis. Los requisitos aplicables a la adopción de un Decreto de tráfico también garantizan que los municipios tomen la decisión de establecer una zona de cero emisiones para los taxis con la debida diligencia. El Proyecto de colaboración de grupo de expertos en logística urbana (SPES, por su versión en neerlandés) apoya a los municipios en la elaboración del Decreto de tráfico y proporciona modelos de decreto.

2.2.4 Disposiciones transitorias para los taxis matriculados antes de 2026

Los operadores de taxis que hayan invertido en un vehículo de combustibles fósiles en los últimos años dispondrán de algunos años más para cambiar a una variante libre de emisiones. Los requisitos de acceso para las zonas de cero emisiones para los taxis serán los siguientes:

- todos los vehículos, nuevos o de segunda mano, matriculados como taxis a partir del 1 de enero de 2026 deberán ser libres de emisiones para poder circular por la zona,
- los taxis de la clase de emisiones 5 matriculados antes del 1 de enero de 2026 tendrán acceso a la zona hasta el 1 de enero de 2027,

¹⁴ Se desconoce el número exacto de taxis que operan en cada municipio. Un análisis de Estadísticas de los Países Bajos muestra que la mayoría de los kilómetros de taxi se conducen en Ámsterdam, y que casi la mitad de todos los kilómetros de taxi se conducen en Holanda Septentrional, Holanda Meridional y Brabante Septentrional juntos.

¹⁵ En el transporte de grupos objetivo, los acuerdos contractuales determinan el momento de la inversión y cuándo se recuperan los costes de compra. 10

- los taxis de la clase de emisiones 6 matriculados antes del 1 de enero de 2026 tendrán acceso a la zona hasta el 1 de enero de 2029¹⁶.

Los requisitos de acceso se elaboraron en consulta con las partes del Marco de acuerdos. Se buscó un equilibrio entre lograr una contribución sustancial a la reducción de las emisiones del tráfico, por un lado, y la viabilidad para los operadores de taxis, por el otro. Se tuvieron en cuenta el coste total de propiedad, el período de amortización de los taxis y la disponibilidad de taxis de cero emisiones.

Los requisitos de acceso se aplicarán a todas las zonas de cero emisiones para los taxis, independientemente de cuándo un municipio introduzca tales zonas.

2.3 Exención para los taxis accesibles para sillas de ruedas

Los propietarios de taxis accesibles para sillas de ruedas a menudo aún no pueden cumplir los requisitos de acceso de las zonas de cero emisiones. Todavía no se dispone de suficientes taxis asequibles y de cero emisiones accesibles para sillas de ruedas. Por lo tanto, los taxis accesibles para sillas de ruedas quedarán exentos de la declaración de cierre de las zonas de cero emisiones para los taxis hasta 2030. Los taxis accesibles para sillas de ruedas se identifican en el registro de vehículos con el código de carrocería SH, como una designación de propósito especial para los taxis accesibles para sillas de ruedas, o con los códigos de especialidad 70, 145, 146, 147 o 149. La expiración de la exención se revisará en 2028 para determinar si a partir de 2030 estarán disponibles suficientes modelos asequibles de cero emisiones.

2.4 Política de exención armonizada

Además de los propietarios de taxis accesibles para sillas de ruedas, también es probable que haya otros operadores de taxis que (todavía) no puedan cumplir los requisitos de acceso de las zonas de cero emisiones. En ciertos casos, los propietarios de estos taxis podrán solicitar una exención para conducir en las zonas de cero emisiones. No es recomendable que los operadores en diferentes municipios se enfrenten a diferentes políticas de exención y diferentes procedimientos de solicitud. Es por eso que los municipios que van a introducir una zona de cero emisiones para los taxis, junto con el Ministerio de Infraestructura y Gestión del Agua, acuerdan una política de exención armonizada que implementarán conjuntamente los municipios. Esto se refiere, por ejemplo, a las exenciones diarias para entrar en una zona de cero emisiones varias veces al año. Además, se celebran acuerdos relativos a la concesión de exenciones por un período más largo, por ejemplo, si un operador se enfrenta a la quiebra o si un operador ha comprado un vehículo libre de emisiones que aún no se ha entregado.

También se considera el transporte de grupos objetivo, el transporte contratado de, por ejemplo, alumnos, personas mayores y enfermos, que se lleva a cabo en taxis. Los municipios que prevén introducir una zona de cero emisiones para los taxis están adquiriendo o van a adquirir su transporte de grupos objetivo sobre una base de cero emisiones. Sin embargo, también habrá transporte de grupos objetivo que opere en las zonas que, por ejemplo, sea adquirido por municipios circundantes o por otras partes. Es posible que parte de este transporte (todavía) no cumpla los requisitos de acceso de las zonas de cero emisiones debido a los acuerdos en curso con su cliente. Se elaboró un inventario de este grupo en nombre del Ministerio de Infraestructura y Gestión del Agua y de los municipios que establecerán una zona de cero emisiones para los taxis. Los municipios cooperan y consultan con la industria para desarrollar las condiciones para obtener una exención.

Se pretende que las exenciones sean evaluadas por la Oficina Central de Exenciones de Zonas de Emisiones Cero, que se está creando como parte del Programa de aplicación de la logística urbana. Los municipios que introducen una zona de cero emisiones para los taxis han indicado que delegarán su autoridad de exención en la Oficina Central. Los operadores pueden dirigirse a este mostrador para solicitar una exención para uno o

¹⁶ La clase de emisiones indica lo contaminante que es un vehículo. En términos generales, cuanto mayor es la clase de emisiones, menos contaminantes se emiten. 11

varios municipios con una zona de cero emisiones. Esto garantizará la uniformidad en la política de exención, la claridad y una menor carga administrativa para los operadores de taxis y los propios municipios.

2.5 Aplicación, supervisión y cumplimiento

El control al entrar en una zona de cero emisiones será llevado a cabo por el municipio sobre la base de la matrícula, generalmente con cámaras y reconocimiento automático de matrículas (ANPR) o mediante el despliegue de oficiales especiales de investigación. La infracción de la declaración de cierre de una zona de cero emisiones puede dar lugar a la imposición de una multa de conformidad con la Ley sobre la aplicación administrativa de las normas de tráfico (Ley Mulder). El Ministro de Justicia y Seguridad promoverá la inclusión de este delito en la Ley Mulder como infracción sancionable.

2.6 Carga administrativa y costes de cumplimiento

Alrededor de 10 000 taxis se despliegan para el transporte de consumidores en los Países Bajos¹⁷. Tres cuartas partes de ellos probablemente circulan (a veces) dentro de los municipios que planean establecer una zona de cero emisiones para los taxis. Más del 26 % de todos los taxis ya eran de cero emisiones en septiembre de 2024, y este porcentaje es aún mayor en los municipios que planean establecer una zona de cero emisiones para los taxis. La gran mayoría de los otros taxis son de la clase de emisiones 5 o 6. Los propietarios de estos taxis podrán hacer uso de las disposiciones transitorias en los próximos años. Si invirtieran en un vehículo nuevo de todos modos (debido al período de depreciación de su vehículo), la introducción de zonas de cero emisiones para los taxis los alentaría a elegir un vehículo de cero emisiones. Este Decreto no crea ninguna carga administrativa adicional ni costes de cumplimiento para este grupo.

Habrá un pequeño grupo de operadores, con una estimación aproximada de entre 500 y 700, para los que esto no se aplica. Si desean circular en una zona de cero emisiones, deberán invertir en un vehículo de cero emisiones con antelación y, por lo tanto, tener una carga administrativa adicional y costes de cumplimiento. Estos costes consisten en la compra de un vehículo nuevo y cualquier coste que pueda tener que incurrir para registrar este vehículo como taxi y transmitir el número de registro al municipio. Suponiendo una hora de trabajo y un salario por hora de 47 EUR, la carga administrativa total para este grupo de operadores en conjunto será de un máximo de 32 900 EUR (700 × 47 EUR) de forma puntual.

Además del pequeño grupo de operadores que invierten con anticipación en un vehículo de cero emisiones, existen costes asociados con la solicitud de una exención para los operadores que son elegibles. Se evaluará más a fondo el número de exenciones previstas y el procedimiento de solicitud. Se espera que haya unos pocos cientos de solicitudes de exención por año. Contando con 300 solicitudes de exención al año, que toman un promedio de media hora cada una, la carga administrativa será de 7 050 EUR al año.

¹⁷ En el caso de los taxis utilizados para el transporte de grupos objetivo, el Gobierno central y los municipios aspiran a un transporte de grupos objetivo sin emisiones de aquí a 2025. Todavía puede haber transporte de grupos objetivo que aún no esté libre de emisiones y que opere en las zonas de cero emisiones para los taxis. Los municipios que van a establecer una zona de cero emisiones para los taxis están elaborando las condiciones para obtener una exención para este grupo.

3. Contenido de una nueva señal de tráfico para zonas ambientales y zonas de cero emisiones

3.1 Introducción y antecedentes de la nueva señal de tráfico y de las señales complementarias asociadas

Esta parte de la exposición de motivos se refiere a la adaptación de las señales de tráfico que indican una zona ambiental o una zona de cero emisiones.

Tanto las zonas ambientales como las zonas de cero emisiones son un medio para alcanzar los objetivos climáticos y de calidad del aire. Para poder establecer dicha zona, se requiere una señal de tráfico que indique la zona y especifique a qué vehículos se aplica la zona. Este Decreto sustituye las señales de tráfico anteriores para zonas ambientales y de cero emisiones por una nueva señal de tráfico preparada para el futuro con señales complementarias asociadas.

La razón para adaptar las señales de tráfico es triple:

- en primer lugar, la señal de tráfico previamente establecida¹⁸ para una zona de cero emisiones (C22c) está diseñada específicamente para prohibir los vehículos comerciales y los camiones. Debido a la aparición de esta señal, no pueden añadirse otras categorías de vehículos. Esto se ha convertido en un problema ahora que los taxis (véase la sección 2) también pueden incluirse en las zonas de cero emisiones. Para poder agregar taxis y posiblemente otros vehículos en el futuro, ahora se ha diseñado una señal más general. La señal de tráfico previamente establecida para las zonas de cero emisiones era poco práctica y jurídicamente inviable para las categorías de vehículos distintas de los vehículos comerciales y los camiones que figuraban en ella,
- otra razón para adaptar las señales (complementarias) es el hecho de que si se estableciera una zona de cero emisiones para vehículos comerciales y camiones con las señales antiguas y una zona ambiental para turismos diésel, las diferentes señales (complementarias) entrarían en conflicto con respecto a los vehículos comerciales. Al adaptar las señales, puede establecerse tanto una zona de cero emisiones para vehículos comerciales y camiones como una zona ambiental para turismos diésel,
- por último, la coexistencia de dos señales principales con señales complementarias diferentes daría lugar a una señalización desordenada y a una falta de claridad para los usuarios de la carretera.

¹⁸ Decreto, de 29 de octubre de 2019, por el que se modifica el Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico, el Decreto sobre las disposiciones administrativas relativas al tráfico rodado y el Reglamento sobre el número de registro, en relación con la armonización de las zonas ambientales (Boletín Oficial de 2019, 398).

La nueva señal de tráfico se utilizará para todas las zonas relacionadas con las emisiones incluidas en el Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico. Esto permite indicar tanto una zona ambiental como una zona de cero emisiones mediante las señales complementarias asociadas. La señal de tráfico está preparada para el futuro, de modo que, sin cambiar la señal principal, también será posible establecer una zona de cero emisiones para otras categorías de vehículos¹⁹. El presente Decreto permite añadir los taxis al régimen de acceso a la zona de cero emisiones.

Además, esta modificación desvincula la zona ambiental para los turismos diésel de los vehículos comerciales, lo que permite mantener una zona ambiental separada para los turismos o establecer una en combinación con una zona de cero emisiones para los vehículos comerciales y los camiones.

Desarrollos autónomos

Excepto en el caso de los taxis, la nueva señal de tráfico no afecta a los regímenes de acceso existentes ni a los acuerdos relativos a ellos²⁰. A más tardar en 2025, una serie de señales complementarias ya habrán expirado²¹. Ahora que este Decreto entrará en vigor después de esa fecha, esas señales no necesitan ser reemplazadas por nuevas señales complementarias. Se trata de las señales complementarias C22a1, C22a4, C22a6 y C22a8.

3.2 Resumen

La nueva señal de tráfico consiste en una señal principal que es una variación de una señal de prohibición existente (C6: cerrado a vehículos de motor de más de dos ruedas). Esto sustituye las señales de tráfico existentes para las zonas ambientales y las zonas de cero emisiones por una única señal de tráfico con una declaración de cierre para los vehículos debido a los requisitos de emisiones. Esta es una señal de prohibición con la imagen de un automóvil y columnas de humo. Al igual que en el sistema actual de zonas ambientales y zonas de cero emisiones, esta señal de tráfico siempre se combina con una o varias señales complementarias que muestran combinaciones de categorías de vehículos, clases de emisiones y combustibles. Las señales complementarias indican a qué categorías de vehículos con qué clase de emisiones se aplica la zona (régimen de acceso).

Nuevas señales de tráfico y señales complementarias más acordes con el Decreto sobre las disposiciones administrativas relativas al tráfico rodado y el Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico.

La nueva señal de tráfico y las señales complementarias asociadas son mejores que las señales anteriores para las zonas ambientales en consonancia con las normas existentes para las señales y las señales complementarias en el Decreto sobre las disposiciones administrativas relativas al tráfico rodado [artículo 8, apartado 2, letra b)] y el Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico [artículo 67, apartado 1, letra b)].

¹⁹ El establecimiento de una zona de cero emisiones para nuevas categorías de vehículos solo es posible después de modificar el texto y la descripción de las señales de tráfico en el Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico. Con este nuevo diseño preparado para el futuro, tanto la carga administrativa como los costes municipales se reducen en comparación con el sistema actual. El presente Decreto permite introducir una zona de cero emisiones para los taxis.

²⁰ Decreto, de 29 de junio de 2023, por el que se modifica el Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico, en relación con las condiciones temporales y las disposiciones transitorias para las zonas de cero emisiones (Decreto temporal sobre las zonas de cero emisiones) (Boletín Oficial de 2023, 241).

²¹ Véase el artículo 86 quinquies, apartados 2 (antiguo) y 3 (antiguo), del Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico. 14

Las señales complementarias indican a qué vehículos se aplica la declaración de cierre. Esto contrasta con las señales anteriores que indicaban qué vehículos estaban permitidos. En el nuevo sistema, las señales complementarias siempre indican a qué vehículos y en qué condiciones (qué clase de emisiones) se aplica la declaración de cierre. Los colores de las clases de emisiones indicadas en las señales complementarias están en consonancia con el sistema existente en el Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico.

Con este Decreto, la señalización existente según lo establecido para las zonas de cero emisiones y las zonas ambientales con señales complementarias asociadas se eliminará a partir del 1 de enero de 2026, y se aplicará la nueva señalización vial con señales complementarias asociadas según lo establecido en el anexo 1 del artículo I, parte E, apartado 2, de este Decreto.

El presente Decreto entrará en vigor a partir del 1 de enero de 2026. La señalización está sujeta a una medida transitoria temporal de seis meses para los municipios con una zona ambiental existente. Los municipios que ya tengan una zona ambiental para vehículos comerciales y camiones el 1 de enero de 2026 deben haber colocado las nuevas señales (complementarias) y, si es necesario, haber adoptado un nuevo Decreto de tráfico, a más tardar el 1 de julio de 2026. De esta manera, los municipios tienen tiempo suficiente para colocar las señales correctas sin tener diferentes señales con el mismo significado en las calles durante un período prolongado.

3.3 Impacto

La introducción de la nueva señal de tráfico y las señales complementarias asociadas para las zonas ambientales y las zonas de cero emisiones resuelve tres problemas. En primer lugar, con el tiempo será posible añadir nuevas categorías de vehículos, empezando por los taxis, a la señalización de las zonas de cero emisiones. Además, será posible introducir una zona ambiental exclusivamente para los turismos diésel en las zonas en las que los vehículos comerciales estén sujetos a una zona de cero emisiones. Por último, se evitará un revoltijo de señales de tráfico con señales complementarias. Para una zona ambiental y una zona de cero emisiones, una señal con una o varias señales complementarias es suficiente.

3.4 Aplicación, supervisión y cumplimiento

La nueva señal de tráfico y las señales complementarias asociadas surtirán efecto a partir del 1 de enero de 2026. A partir de la publicación del Decreto, se pondrán en marcha campañas de información para aumentar el conocimiento de la nueva señalización. Se informará a los propietarios de vehículos en los sitios web nacionales de zonas ambientales y de cero emisiones (www.milieuzones.nl y www.opwegnaarzes.nl) sobre las zonas ambientales y de cero emisiones establecidas por los municipios, las normas aplicables y la señalización asociada. Estos sitios web también proporcionarán una visión general de las zonas ambientales y de cero emisiones y la combinación de la nueva señal principal con las nuevas señales complementarias.

La comunicación no solo provendrá del Gobierno nacional. Los distintos municipios y las asociaciones industriales implicarán a sus propios colectivos en la nueva señalización de las zonas ambientales y las zonas de cero emisiones y los informarán al respecto.

3.5 Impacto financiero

Los municipios que opten por introducir una zona ambiental o una zona de cero emisiones pueden estimar el impacto financiero y su carga administrativa resultante de este cambio. El alcance de este impacto depende del proceso concreto de toma de

decisiones, pero por el momento se estima que es limitado, ya que los municipios que deseen introducir una zona de cero emisiones a partir de 2025 tendrían que invertir en cualquier caso en reemplazar e instalar la señal para la zona de cero emisiones. Los municipios que solo mantienen una zona ambiental también deben introducir una señalización nueva. Dado que muchos de ellos están ajustando los requisitos de acceso en ese momento de todos modos, la nueva señalización ya es parte de la planificación.

4. Debate, asesoramiento, consulta, examen preliminar y notificación

En el período previo a este Decreto, la señalización se debatió con los municipios, el Servicio Nacional de Señalización (NBd, por su versión en neerlandés), el Ministerio de Justicia y Seguridad, la Oficina Central de Procesamiento del Ministerio Público (CVOM, por su versión en neerlandés) y la Dirección General de Obras Públicas.

También se tuvieron en cuenta los avances europeos en la armonización de la señalización para las zonas con acceso restringido al tráfico. Esto incluye consejos sobre el uso de una señal principal con un automóvil con respecto a los gases de escape (como se muestra en la presente señal principal) y, a continuación, los vehículos a los que se aplica la señal principal (como se muestra en el presente sistema). Este sistema se encuentra actualmente en fase de desarrollo y aún no se ha establecido definitivamente. La introducción de las zonas neerlandesas de cero emisiones está por delante del desarrollo de las normativas europeas e internacionales. La nueva señal principal es similar a la utilizada en Flandes para una zona de bajas emisiones.

Además, la eficacia y la comprensibilidad de la señal principal y de las diversas señales complementarias se evaluaron mediante una encuesta a los usuarios, en la que los participantes eran representativos de toda la población de usuarios de la carretera en las autopistas neerlandesas. Los resultados muestran que la señal principal está muy asociada a la contaminación, donde está claro que los vehículos menos contaminantes y los vehículos con combustible limpio (eléctrico e hidrógeno) pueden conducir independientemente del tipo de señal complementaria. También hay indicios de que los encuestados no pueden interpretar de forma correcta el sistema de, por ejemplo, «3 e inferior» o «4 y superior» en relación con la clase de vehículo que conducen (¿es la clase 3 superior o inferior a la clase 4 y/o es la clase 3 o la clase 4 más limpia o más contaminante?). Con el fin de reducir el riesgo de ambigüedad, se decidió mostrar explícitamente en las nuevas señales complementarias las clases de emisiones a las que se aplica la zona ambiental. Esto es para evitar que los usuarios de la carretera cometan errores en cuanto a la lógica de qué clases de emisiones son más altas o más bajas y qué clases de emisiones son más limpias o más contaminantes.

La encuesta a los usuarios concluye que, con las modificaciones propuestas a la señal y una campaña de información adecuada, los usuarios de la carretera pueden cometer menos errores y se aumentará la comprensibilidad y claridad de la nueva señalización.

4.1 Ensayo de las pymes

El 31 de enero de 2023, como parte de la prueba de las pymes, se mantuvieron conversaciones con seis pymes sobre la intención de introducir zonas de cero emisiones para los taxis. Las pymes están activas en el mercado de taxis de consumo y en el transporte de grupos objetivo, en diversas partes de los Países Bajos. Los participantes en el panel de debate tienen una opinión positiva sobre el Decreto. Respaldan las ambiciones de sostenibilidad subyacentes y opinan que los planes son viables, pero tienen una serie de preocupaciones.

La primera es que los taxis para sillas de ruedas y los taxis para el transporte de pacientes reclinados estarán exentos, y que la expiración de dicha exención en 2030 se

revisará a tiempo para determinar si se dispondrá de suficientes taxis para sillas de ruedas asequibles y de cero emisiones. Esto se revisará en 2028 (véase la sección 2.3).

Una segunda preocupación para los participantes es que debe haber suficiente infraestructura de carga, incluidas las denominadas estaciones de carga rápida, posiblemente en particular para los taxis. Los municipios facilitan la disponibilidad de una infraestructura de carga suficiente y la coordinan con el operador de la red y las partes del mercado pertinentes, tal como se establece también en el Marco de acuerdos. El Gobierno central también coopera con estas partes dentro del denominado Programa nacional para la infraestructura de carga (NAL, por su versión en neerlandés). Las necesidades de carga de los taxis se tienen en cuenta en el inventario realizado de la infraestructura de carga requerida en este contexto. El Programa nacional para la infraestructura de carga tiene como objetivo garantizar que el desarrollo de la infraestructura de carga en los Países Bajos se alinee con el crecimiento de todos los tipos de transporte eléctrico, con el objetivo principal de proporcionar suficientes opciones de carga. En el acuerdo de cooperación del Programa nacional para la infraestructura de carga, se han alcanzado acuerdos concretos entre el Gobierno central y las regiones a este respecto²².

Es importante para las pymes que se preste especial atención al transporte de grupos objetivo. A su parecer, esto sirve como una forma de transporte público para las personas que no pueden utilizar el transporte público regular. La conducción libre de emisiones no debe hacerse a expensas del servicio prestado a estas personas, por ejemplo, porque haya que realizar una carga durante un viaje. Es importante que los clientes en el transporte de grupos objetivo (en su mayoría municipios) presten atención a esto. En el marco del Pacto y el Acuerdo administrativo sobre el transporte de grupos objetivo de cero emisiones, el Gobierno central alienta y asiste a los clientes del transporte de grupos objetivo en la adquisición de transporte libre de emisiones²³.

En el panel de debate sobre las pymes se debatió, además, que, con el fin de reducir la carga administrativa para las pymes, es importante que haya una ventanilla en la que puedan solicitarse exenciones y que todos los municipios con una zona de cero emisiones para los taxis apliquen la misma política de exenciones. Los participantes señalaron que hay taxis que operan en todo el país, por lo que debería ser posible obtener una exención para todas las zonas de cero emisiones que sea válida por un período más largo. Esta contribución de las pymes se tendrá en cuenta en el desarrollo de la política de exención.

4.2 Consulta en internet

Del 18 de agosto al 15 de septiembre de 2023 tuvo lugar una consulta por internet sobre el proyecto de Decreto. Se recibieron un total de quince respuestas. Respondieron cuatro personas, siete empresas o representantes de empresas y cuatro municipios. Si bien las respuestas, en general, son positivas con respecto a la posibilidad de que los municipios establezcan una zona de cero emisiones para los taxis, las partes llaman la atención sobre una serie de puntos.

Tres respuestas indican que los requisitos de acceso, como se explica en la sección 2.2.4, se aplican a todas las zonas de cero emisiones para los taxis, independientemente de cuándo un municipio establezca la zona. Según una organización central, esto significa que los operadores pueden ser informados poco antes de la introducción de una zona de que su taxi no está autorizado a operar dentro de la zona. Un municipio solicita que los requisitos de acceso de una zona dependan del momento de su establecimiento. No se seleccionó esta alternativa. Los requisitos de

²² Documentos parlamentarios II 2021/22, 31305, n.º 351. www.agendalaadinstructuur.nl.

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

acceso uniformes para todas las zonas de cero emisiones evitan que los operadores se enfrenten a situaciones diferentes en diferentes zonas de cero emisiones. El régimen transitorio uniforme se basa en la flota nacional de taxis y en el período medio de amortización de los taxis. Los municipios deberán comunicarse y consultar con la industria local de taxis de forma oportuna si desean establecer una zona de cero emisiones. Si es necesario, un municipio puede conceder temporalmente exenciones adicionales.

Un municipio pregunta por qué los requisitos de acceso especifican la fecha del 1 de enero de 2025²⁴. Esto se eligió en consulta con los municipios, representantes del sector del taxi y otras partes pertinentes, y después de estudiar la disponibilidad y el coste de propiedad de los taxis de cero emisiones. La fecha elegida coincide con el momento a partir del cual los municipios pueden establecer una zona de cero emisiones para los taxis, que a su vez coincide con el momento en que puede establecerse una zona de cero emisiones para vehículos comerciales y camiones.

Un particular, pregunta por qué no se eligieron políticas más genéricas. El Gobierno central ha optado por hacer que el transporte comercial sea más ecológico en las ciudades primero, porque este es el más eficiente y rentable. Dos (representantes de) empresas de taxis hacen hincapié en la importancia de una infraestructura de carga (rápida) suficiente y de tarifas de carga basadas en el mercado. A uno de ellos también le gustaría ver una «amplia política de exención», y un municipio también hizo dos comentarios sobre la política de exención. La política de exención se está formulando junto con los municipios y en consulta con la industria.

En general, el sistema para la señal propuesta no se cuestiona, pero se solicitan más aclaraciones. Además, varias partes hicieron sugerencias para afinar la redacción y la señal de tráfico con las señales complementarias asociadas y para aclarar la exposición de motivos. Se han adoptado muchas de estas sugerencias.

Por lo que se refiere al sistema de utilización de colores y de indicación de las clases de emisiones en la señal de tráfico y en las señales complementarias asociadas, un particular presentó una respuesta específica. Esta sugerencia se incluyó como consideración anteriormente en la fase de elaboración. La elección final del sistema se hizo sobre la base del juicio de expertos de partes como el Servicio Nacional de Señalización, los municipios y la Policía, y la prueba de usuario. La prueba de usuario mostró que la señal complementaria es más fácil de interpretar si se muestran todas las clases de emisiones que no tienen acceso. También se decidió utilizar los colores ya asignados a las clases de emisiones en el Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico y registradas en las señales complementarias existentes. La elección de cambiar el sistema de las señales complementarias de «permitido» a «prohibido» se hizo en consonancia con el sistema existente en el Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico. Esto no muestra las clases de emisiones que sí tienen acceso.

También se recibieron respuestas críticas sobre el número de señales en combinación con la señal de tráfico para las zonas ambientales. Sin embargo, la señal de tráfico propuesta con las señales complementarias asociadas reemplaza con precisión las señales de tráfico tanto para las zonas de cero emisiones para la logística urbana (C22c) como para las zonas ambientales (C22a) a fin de evitar un número excesivo de señales de tráfico.

La respuesta de un grupo de interés de incluir explícitamente las máquinas móviles y los tractores como categorías de vehículos permitidas en las señales complementarias no implica ningún cambio, ya que las máquinas móviles y los tractores no están sujetos al régimen de zona de cero emisiones. Tampoco será así por el momento, razón por la cual no se han añadido.

²⁴ Inicialmente, el plan era habilitar zonas de cero emisiones para los taxis a partir del 1 de enero de 2025. Mientras tanto, esta fecha se ha aplazado al 1 de enero de 2026.

Un municipio solicita flexibilidad con respecto a las señales complementarias. Para que sea lo más claro posible para los usuarios de la carretera, es necesario que las señales complementarias para las zonas ambientales y las zonas de cero emisiones sean las mismas en todas partes.

Como resultado de las respuestas de los municipios para combinar las zonas de ventana horaria, las zonas peatonales y las zonas de cero emisiones en una sola señal de tráfico, se celebraron conversaciones con los municipios interesados. El problema de la combinación de señales para zonas de cero emisiones y otros tipos de zonas no puede resolverse adaptando las señales principales o complementarias para las zonas de cero emisiones. La señal complementaria indica a qué vehículos se aplica la señal principal. Limitar el tiempo de la señal complementaria significaría que la señal principal no se aplicaría fuera de estos horarios. Sin embargo, los municipios pueden establecer una zona de ventana temporal dentro de una zona de cero emisiones.

Las respuestas a las zonas de cero emisiones para la logística urbana y las posibles exenciones para determinadas categorías de vehículos quedan fuera del ámbito de aplicación de este Decreto y no dan lugar a cambios en la señal de tráfico.

4.3 Prueba del Consejo asesor sobre la carga normativa

El 14 de septiembre de 2023, el Consejo asesor de pruebas de la carga normativa (ATR, por su versión en neerlandés) emitió un dictamen sobre el proyecto de Decreto. El Consejo recomienda que el Decreto se presente después de que se hayan tenido en cuenta varios puntos de asesoramiento.

En primer lugar, el Consejo recomienda garantizar que los municipios que establezcan una zona de cero emisiones para los taxis faciliten una infraestructura de carga y una capacidad de red suficientes. El Marco de acuerdos estipula que los municipios facilitarán la disponibilidad de una infraestructura de carga suficiente y que consultarán con los operadores locales de taxis para determinar si se cumplen las condiciones previas para una zona de cero emisiones (incluida una infraestructura de carga suficiente). Al elaborar el Decreto de tráfico mediante el cual los municipios establecen posteriormente una zona de cero emisiones para los taxis, también verifican si se han cumplido todas las condiciones previas. Las objeciones y apelaciones son posibles contra un Decreto de tráfico. En la sección 4.1 se explica lo que están haciendo el Gobierno central y los municipios para garantizar una infraestructura de carga y una capacidad de red suficientes.

En segundo lugar, el Consejo recomienda organizar un régimen único de acceso uniforme (incluidas las exenciones) junto con los municipios. La forma en que se hace esto se describe en las secciones 2.2.4 y 2.4.

El Consejo también recomienda abordar las disposiciones financieras y fiscales para los operadores de taxis y los acuerdos con los municipios con respecto a la comunicación sobre esto. Los operadores pueden utilizar el régimen de asignación para inversiones ambientales (MIA, por su versión en neerlandés) para realizar inversiones eficientes desde el punto de vista fiscal en activos empresariales respetuosos con el medio ambiente. En 2024, la asignación para inversiones ambientales podría utilizarse para la compra de un taxi eléctrico o impulsado por hidrógeno con nueve asientos o para el transporte en silla de ruedas. Cada año, se redefinen los activos comerciales elegibles para la asignación para inversiones ambientales. Esto depende, entre otros aspectos, de los costes adicionales de un activo comercial respetuoso con el medio ambiente. Puede encontrarse más información en internet (www.rvo.nl/miavamil). Los municipios podrán ofrecer facilidades financieras adicionales a los operadores y lo comunicarán en consecuencia.

Por último, el Consejo recomienda completar los costes (reglamentarios) para las empresas. Si los municipios deciden establecer una zona de cero emisiones para los taxis, aclararán el impacto en los operadores en el Decreto de tráfico y lo sopesarán con otros intereses (véase la sección 2.6).

4.4 Examen preliminar

El 1 de diciembre de 2023, el proyecto de Decreto se presentó al Senado y a la Cámara de Representantes de los Estados Generales para su examen preliminar sobre la base del artículo 2 ter de la Ley sobre tráfico rodado. El 11 de septiembre de 2024, la Cámara de Representantes preguntó en qué medida el proyecto de Decreto se ajusta a las intenciones políticas. Esta pregunta se respondió el 8 de octubre de 2024. A continuación, esta respuesta se incluyó en el orden del día del debate de la Comisión sobre el transporte sostenible el 17 de octubre de 2024. La respuesta no dio lugar a nuevas contestaciones.

4.5 Notificación [XX]

El proyecto de este Decreto se presentó a la Comisión Europea el [fecha] (número de notificación xxxx/yyyy/NL), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5, apartado 1, de la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información (DO L 241 de 2015).

En virtud del artículo 6, apartado 1, de dicha Directiva, posteriormente se respetó un período de *statu quo* de tres meses, que finalizó el 3 de marzo de 2021.

II. Exposición de motivos (artículo por artículo)

Artículo I (Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico)

Parte A (artículo 86 *quinquies* del Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico)

Apartados 1 y 4

La antigua señal para una zona ambiental y la señal para una zona de cero emisiones han sido sustituidas por una nueva señal de tráfico que indica una zona ambiental o una zona de cero emisiones con una nueva combinación alfanumérica. Las señales complementarias enumeradas en el anexo 1 determinan qué categoría de vehículo y tipo de zona se aplican. Es posible una combinación de una zona ambiental y una zona de cero emisiones. Una zona ambiental, en una zona con una zona de cero emisiones, ahora también puede establecerse únicamente para turismos diésel. En dicha zona, se aplica una zona de cero emisiones a los vehículos comerciales y una zona ambiental a los turismos diésel. En todos los casos, la señal de tráfico C22e se combina con una o varias señales complementarias (C22e1 a C22e10).

Apartado 1

El término neerlandés «bussen» se sustituye por «autobussen». Siempre se ha hecho referencia a «autobussen», que también se definen en el artículo 1 del Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico. Asimismo, se mencionan en la descripción de las señales complementarias.

Apartado 2

La entrada en vigor del presente Decreto el 1 de enero de 2026 permitirá la expiración de los antiguos apartados 2 y 3 del artículo 86 *quinquies* y la nueva numeración de los demás apartados. En efecto, el Decreto de 29 de octubre de 2019²⁵ ya declaró que los

²⁵ Decreto, de 29 de octubre de 2019, por el que se modifica el Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico, el Decreto sobre las disposiciones administrativas relativas al tráfico rodado y el Reglamento sobre el número de registro, en relación con la armonización de las zonas ambientales (Boletín Oficial de 2019, 398).

apartados 2 y 3 originales dejarían de aplicarse después del 1 de enero de 2022 y del 1 de enero de 2025, respectivamente.

Apartado 3

Esta parte del artículo indica qué señales complementarias pueden colocarse. Las combinaciones con otras señales complementarias no son posibles para las zonas ambientales y las zonas de cero emisiones. Las señales complementarias C22e2, C22e4 y C22e5 tienen un nuevo significado. Las demás señales complementarias (C22e1 y C22e6 a C22e10) sustituyen a las señales complementarias existentes con el mismo significado.

La señal C22e2 indica que los taxis también pueden añadirse como categoría de vehículo a la que se aplica la zona de cero emisiones.

Las señales complementarias C22e4 y C22e5 permiten una zona ambiental que solo se aplica a los turismos diésel. Como resultado, en una zona con una zona de cero emisiones para vehículos comerciales, también podrá aplicarse una zona ambiental para turismos diésel.

Las otras señales complementarias nuevas sustituyen a las señales complementarias existentes y, por lo tanto, tienen el mismo significado que la versión anterior de las señales. La señal complementaria C22e6 sustituye a la antigua señal C22a2, la señal C22e7 sustituye a la antigua señal C22a3, la señal C22e8 sustituye a la antigua señal C22a5, la señal C22e9 sustituye a la antigua señal C22a7 y, por último, la nueva señal complementaria C22e10 sustituye a la antigua señal C22a9.

Todavía no hay ninguna señal complementaria C22e3. Este número aún no se utiliza para poder añadir una nueva señal complementaria en el futuro con una nueva categoría de vehículo a la que se aplique la zona de cero emisiones.

Parte B (artículo 86 *sexies* del Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico)

Apartado 1

Este artículo regula qué categorías de vehículos pueden incluirse en una zona de cero emisiones. Solo los vehículos comerciales, los camiones y los taxis de cero emisiones pueden entrar en una zona de cero emisiones. El artículo garantiza que la nueva señal de tráfico C22e, que también se aplicará a las zonas ambientales, pueda aplicarse también a las zonas de cero emisiones. La adaptación del texto y la nueva señal de tráfico con señal complementaria permitirán añadir taxis a las zonas de cero emisiones. Al igual que con las zonas ambientales, el régimen de acceso para una zona de cero emisiones se indica mediante una señal de tráfico en combinación con una señal complementaria. La señal complementaria deja claro a qué vehículo se aplica la zona ambiental o la zona de cero emisiones. Solo está permitido utilizar las señales complementarias incluidas aquí en una zona ambiental o zona de cero emisiones. Por lo tanto, una zona de cero emisiones para los taxis siempre irá acompañada de una zona de cero emisiones para vehículos comerciales y camiones. Véanse también la exposición de motivos de la parte B, apartados 1 y 4.

Apartado 2

Las señales complementarias C22e1 y C22e2 indican la categoría de vehículo a la que se aplica la zona de cero emisiones. Todavía no existe la señal de tráfico C22e3, por lo que puede añadirse una nueva señal complementaria con una categoría de vehículo adicional a la zona de cero emisiones en el futuro. La señal complementaria C22e1 tiene el mismo significado que la antigua señal complementaria C22c1. La nueva señal complementaria C22e2 establece una zona de cero emisiones que también se aplica a los taxis.

Apartado 3

Mediante la adición de los apartados 8 y 9 nuevos, se establece un período transitorio para determinados taxis que ya estaban matriculados como tales antes del 1 de enero de 2026 y que aún no están exentos de emisiones. Se trata de taxis de la clase de emisiones 5 que conservan el acceso hasta el 31 de diciembre de 2026 y taxis de la clase de emisiones 6 que conservan el acceso a la zona de cero emisiones de taxis hasta el 31 de diciembre de 2028. La exención garantiza que los taxis ya matriculados puedan seguir entrando en la zona de cero emisiones durante unos años más. La exención no está destinada a los taxis matriculados después de la entrada en vigor de la posibilidad de establecer zonas de cero emisiones.

Parte C

Dado que las señales existentes para una zona ambiental y una zona de cero emisiones se están sustituyendo por una nueva señal de tráfico con un nuevo número, se ha modificado este artículo.

Parte D

Para dar tiempo al operador de la carretera para ajustar las señales de tráfico, las señales de tráfico anteriores siguen siendo válidas durante seis meses adicionales. Este período transitorio limitado se eligió para, por un lado, no abrumar a los municipios con nuevas señales, pero, por otro lado, ofrecer rápidamente a los ciudadanos y las empresas la uniformidad de las nuevas señales de tráfico.

Parte E

Las antiguas señales de tráfico para las zonas ambientales (C22a) y las zonas de cero emisiones (C22c) se sustituyen por una nueva señal de tráfico (C22e) con señales complementarias asociadas. El final de una zona ambiental o zona de cero emisiones se indica con la nueva señal de tráfico C22f.

Artículo II (Decreto sobre las disposiciones administrativas relativas al tráfico rodado)

Parte A

(Artículo 8, apartado 4, del Decreto sobre las disposiciones administrativas relativas al tráfico rodado)

Las anteriores señales de tráfico C22a, para las zonas ambientales, y C22c, para las zonas de cero emisiones, se sustituyen por una nueva señal de tráfico C22e. Esta nueva señal, al igual que las señales anteriores C22a y C22c, solo puede colocarse con una o varias señales complementarias a las que se refieren los artículos 86 *quinquies* y 86 *sexies* del Reglamento de 1990 sobre las normas de tráfico y las señales de tráfico. Dado que las señales complementarias C22e4 y C22e5 solo pueden colocarse en combinación con las señales complementarias para una zona de cero emisiones, solo puede establecerse una zona ambiental para turismos diésel en el caso de una zona de cero emisiones para vehículos comerciales y camiones o taxis. A falta de una zona de cero emisiones, sigue existiendo la posibilidad de establecer una zona ambiental para los turismos y vehículos comerciales diésel.

Parte B

(Artículo 9, apartado 1, del Decreto sobre las disposiciones administrativas relativas al tráfico rodado)

Con esta modificación del artículo 9, apartado 1, del Decreto sobre las disposiciones administrativas relativas al tráfico rodado, los municipios podrán colocar la palabra «zona» por encima de la nueva señal de tráfico C22e, como ocurría anteriormente con las señales C22a y C22c, con, por ejemplo, una indicación de la zona en cuestión.

Artículo III

El presente Decreto entrará en vigor a partir del 1 de enero de 2026. Esta fecha se eligió en consulta con los municipios, representantes del sector del taxi y otras partes pertinentes, y después de estudiar la disponibilidad y el coste de propiedad de los taxis de cero emisiones. La fecha de entrada en vigor se ajusta al sistema de fechas fijas de cambio normativo. Esta fecha tiene en cuenta el período mínimo de aplicación de tres meses entre la publicación y la entrada en vigor que se aplica en virtud del Código de Relaciones Interadministrativas a los reglamentos que son directamente pertinentes para los entes locales y regionales. El artículo I, parte D, quedará derogado el 1 de julio de 2026 (véase la exposición de motivos del artículo I, parte D).

EL SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURA Y GESTIÓN DEL AGUA,