

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

DRAFT 19-12-24

Rozporządzenie z dnia

Rozporządzenie zmieniające rozporządzenie z 1990 r. w sprawie znaków drogowych (RVV) i rozporządzenie w sprawie ruchu drogowego (przepisy administracyjne) (BABW) w odniesieniu do rozszerzenia stref bezemisyjnych na taksówki oraz wprowadzenia nowego znaku drogowego i związanych z nim dodatkowych znaków dla stref ekologicznych i stref bezemisyjnych

Na polecenie Sekretarza Stanu ds. Infrastruktury i Gospodarki Wodnej z dnia 23 stycznia 2024 r., nr IenW/BSK-, Dyrekcja Generalna ds. Administracyjnych i Prawnych; uwzględniając art. 13 ust. 1 i art. 14 ust. 1 ustawy o ruchu drogowym [Wegenverkeerswet] z 1994 r.; po zapoznaniu się z opinią Sekcji Doradczej Rady Stanu (opinia z dnia, nr); uwzględniając szczegółowe sprawozdanie Sekretarza Stanu ds. Infrastruktury i Gospodarki Wodnej, nr IenW/BSK-, Dyrekcja Generalna ds. Administracyjnych i Prawnych;

niniejszym zatwierdzamy i zarządzamy, co następuje:

ARTYKUŁ I

W rozporządzeniu w sprawie przepisów ruchu drogowego i znaków drogowych z 1990 r. wprowadza się następujące zmiany:

A

W art. 86d wprowadza się następujące zmiany:

1. Ustęp 1 otrzymuje brzmienie:
Zakaz wjazdu do strefy ekologicznej wyrażony znakiem drogowym C22e przedstawionym w załączniku 1 dotyczy samochodów osobowych, pojazdów użytkowych, samochodów ciężarowych lub autobusów z silnikiem wysokoprężnym.

2. Skreśla się ust. 2 i 3, a numeracja dotychczasowych ust. 4-6 zostaje zmieniona na 2-4.

3. Ustęp 2 (nowy) otrzymuje brzmienie:
Pod znakiem drogowym C22e umieszcza się dodatkowe znaki C22e4, C22e5, C22e6, C22e7, C22e8, C22e9 lub C22e10, przedstawione w załączniku 1.
4. W ust. 4 (nowym) oznaczenie „C22a” zastępuje się oznaczeniem „C22e”.

B

W art. 86e wprowadza się następujące zmiany:

1. Ustęp 1 otrzymuje brzmienie:
Zakaz wjazdu do strefy bezemisyjnej wyrażony znakiem drogowym C22e przedstawionym w załączniku 1 dotyczy pojazdów użytkowych oraz samochodów ciężarowych lub taksówek, z wyjątkiem pojazdów bezemisyjnych.
2. Ustęp 2 otrzymuje brzmienie:
Pod znakiem drogowym C22e umieszcza się dodatkowe znaki C22e1 lub C22e2 przedstawione w załączniku 1.
3. w ust. 5 lit. a) wyrażenie „ust. 5” zastępuje się wyrażeniem „ust. 3”;
4. W artykule dodaje się dwa ustępy w brzmieniu:
 8. Do dnia 31 grudnia 2026 r. ust. 1 nie ma zastosowania do taksówek należących do 5. klasy emisji, zarejestrowanych jako taksówki przed 1 stycznia 2026 r.
 9. Do dnia 31 grudnia 2028 r. ust. 1 nie ma zastosowania do taksówek należących do 6. klasy emisji, zarejestrowanych jako taksówki przed 1 stycznia 2026 r.

C

W art. 87 oznaczenia „C22a, C22c” zastępuje się oznaczeniem „C22e”.

D

Po art. 96a dodaje się nowy artykuł w brzmieniu:

Artykuł 96b

Znaki drogowe umieszczone przed wejściem w życie rozporządzenia z dnia X X 2025 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie przepisów ruchu drogowego i znaków drogowych z 1990 r. oraz rozporządzenie w sprawie przepisów administracyjnych dotyczących ruchu drogowego w związku z rozszerzeniem stref bezemisyjnych na taksówki oraz wprowadzeniem nowego znaku drogowego i związanych z nim dodatkowych znaków dla stref ekologicznych i stref bezemisyjnych [Besluit nul-emissiezone taxi en nieuw verkeersbord milieuzone en nul-emissiezone] (Dziennik Ustaw i Rozporządzeń 2025, XXX), które nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem, są zgodne z rozporządzeniem w sprawie przepisów ruchu drogowego i znaków drogowych z 1990 r. w brzmieniu obowiązującym na dzień poprzedzający wejście w życie niniejszej nowelizacji.

E

W Załączniku 1 wprowadza się następujące zmiany:

1. Znaki drogowe od C22a do C22d i powiązane z nimi opisy przestają mieć zastosowanie.
2. Znaki, opisy i numery określone w załączniku 1 do niniejszego dekretu umieszcza się pod znakiem drogowym C22.

Artykuł II

W rozporządzeniu w sprawie ruchu drogowego (przepisach administracyjnych) (BABW) wprowadza się następujące zmiany:

A

Art. 8 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

Pod znakiem drogowym C22e przedstawionym w załączniku 1 do RVV 1990 umieszcza się jeden lub więcej dodatkowych znaków, o których mowa w art. 86d i 86e RVV 1990. Dodatkowe znaki C22e4 i C22e5 można umieszczać wyłącznie razem z dodatkowym znakiem C22e1 lub C22e2.

B

W art. 9 ust. 1 wyrażenie „od C6 do C22c” zastępuje się wyrażeniem „od C6 do C22e”;

Artykuł III

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2026 r. Artykuł I(D) traci moc z dniem 1 lipca 2026 r.

Niniejszym zarządzam opublikowanie niniejszej decyzji i związanych z nią not wyjaśniających w dzienniku urzędowym.

SEKRETARZ STANU DS. INFRASTRUKTURY I GOSPODARKI WODNEJ,

Załącznik 1 do artykułu I, część E, podczęść 2 rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie przepisów ruchu drogowego i znaków drogowych z 1990 r. oraz rozporządzenie w sprawie przepisów administracyjnych dotyczących ruchu drogowego w związku z rozszerzeniem stref bezemisyjnych na taksówki oraz wprowadzeniem nowego znaku drogowego dla stref ekologicznych i stref bezemisyjnych

Znak

Opis

C22e



Zakaz wjazdu samochodów osobowych, pojazdów użytkowych, samochodów ciężarowych, autobusów lub taksówek ze względu na wymogi dotyczące emisji (strefa ekologiczna lub strefa bezemisyjna)

Znak

Opis

C22e1



Dodatkowy znak do C22e: strefa bezemisyjna dla pojazdów użytkowych i samochodów ciężarowych, dostępna dla pojazdów bezemisyjnych

Znak

Opis

C22e2

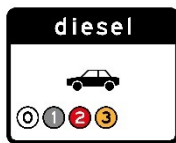


Dodatkowy znak do C22e: strefa bezemisyjna dla pojazdów użytkowych, samochodów ciężarowych i taksówek, dostępna dla pojazdów bezemisyjnych

Znak

Opis

C22e4

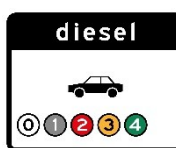


Dodatkowy znak do C22e: strefa ekologiczna dla samochodów osobowych z silnikiem wysokoprężnym, dostępna dla klas emisji od 4. do 6.

Znak

Opis

C22e5

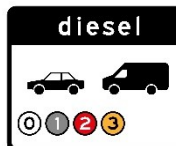


Dodatkowy znak do C22e: strefa ekologiczna dla samochodów osobowych z silnikiem wysokoprężnym, dostępna dla klas emisji od 5. do 6.

Znak

Opis

C22e6

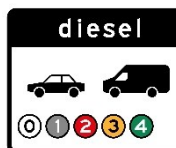


Dodatkowy znak do C22e: strefa ekologiczna dla samochodów osobowych z silnikiem wysokoprężnym i dla pojazdów użytkowych, dostępna dla klas emisji od 4. do 6.

Znak

Opis

C22e7

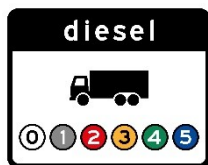


Dodatkowy znak do C22e: strefa ekologiczna dla samochodów osobowych z silnikiem wysokoprężnym i dla pojazdów użytkowych, dostępna dla klas emisji od 5. do 6.

Znak

Opis

C22e8

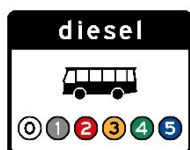


Dodatkowy znak do C22e: strefa ekologiczna dla samochodów ciężarowych, dostępna dla samochodów ciężarowych należących do 6. klasy emisji

Znak

Opis

C22e9

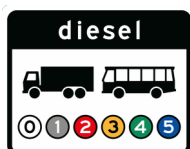


Dodatkowy znak do C22e: strefa ekologiczna dla autobusów, dostępna dla autobusów należących do 6. klasy emisji

Znak

Opis

C22e10



Dodatkowy znak do C22e: strefa ekologiczna dla samochodów ciężarowych i autobusów, dostępna dla samochodów ciężarowych i autobusów należących do 6. klasy emisji

Znak

Opis

C22f



Koniec strefy objętej zakazem wjazdu ze względu na wymogi dotyczące emisji (strefy ekologicznej lub strefy bezemisyjnej)

NOTY WYJAŚNIAJĄCE

I. UWAGI OGÓLNE

1. Wprowadzenie

Niniejsze rozporządzenie wprowadza dwie zmiany. Przede wszystkim zarządca drogi musi mieć możliwość rozszerzenia stosowania strefy bezemisyjnej na taksówki. Wymaga to również zmiany oznakowania. Zaprojektowano nowy znak drogowy, który nie tylko umożliwi ustanowienie stref bezemisyjnych dla taksówek, ale będzie również służył jako nowy znak drogowy zarówno dla stref ekologicznych, jak i dla (innych) stref bezemisyjnych. Jest to druga zmiana tego rozporządzenia. Istniejące odrębne znaki drogowe dla stref ekologicznych i stref bezemisyjnych zostaną zastąpione nowym, nieulegającym dezaktualizacji znakiem drogowym ze związanymi z nim nowymi znakami dodatkowymi. Nowe znaki dodatkowe umożliwiają gminom, które ustanawiają strefę bezemisyjną dla pojazdów użytkowych, ciężarówek i ewentualnie taksówek, utrzymanie istniejącej strefy ekologicznej dla samochodów osobowych z silnikiem wysokopreżnym. Wprowadzenie znaków daje gminom nowe możliwości w zakresie ustanawiania stref ekologicznych. Dodanie taksówek do stref bezemisyjnych wyjaśniono bardziej szczegółowo w sekcji 2 niniejszego rozdziału. Nowy znak drogowy i związane z nim znaki dodatkowe objaśniono bardziej szczegółowo w sekcji 3.

2. Treść dotycząca stref bezemisyjnych dla taksówek

2.1 Wprowadzenie stref bezemisyjnych dla taksówek

Niniejsze rozporządzenie zmienia rozporządzenie w sprawie przepisów ruchu drogowego i znaków drogowych z 1990 r. (RVV 1990), aby umożliwić gminom ustanowienie strefy bezemisyjnej dla taksówek na szczeblu lokalnym. Ustanawiając strefę bezemisyjną gminy mogą zakazać wjazdu pojazdów zanieczyszczających powietrze do określonych części swojego terytorium. Prowadzi to do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych i tzw. emisji powodowanych przez ruch drogowy, takich jak dwutlenek azotu i cząstki stałe, przyczyniając się w ten sposób do poprawy jakości powietrza. W 2019 r. gminy otrzymały możliwość wprowadzenia stref bezemisyjnych dla pojazdów użytkowych¹ i samochodów ciężarowych do 2025 r.² Niniejsze rozporządzenie umożliwia gminom rozszerzenie stref bezemisyjnych na taksówki w drodze rozporządzenia o ruchu drogowym.

Niniejsze rozporządzenie zawiera również przepisy przejściowe i zwolnienia.

2.2 Zarys problematyki

2.2.1 Faza wstępna i zarys problemu

Rząd centralny podpisał umowę w sprawie czystego powietrza [Schone Lucht Akkoord]³. Główną przyczyną złej jakości powietrza są pojazdy wykorzystujące paliwa kopalne. W związku z tym w zawartej w 2014 r. umowie o logistyce miejskiej Green Deal Zero Emission [Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek] uzgodniono, że bezemisyjna logistyka miejska zostanie wprowadzona od 2025 r.⁴ Zmniejsza to poziom emisji związanych z ruchem drogowym, poprawia jakość powietrza, którym oddychają ludzie w miastach, a także przyczynia się do redukcji emisji gazów cieplarnianych. W zawartym w 2019 r. porozumieniu klimatycznym [Klimaataakkoord] przewidziano wprowadzenie stref bezemisyjnych w 30-40 gminach na potrzeby logistyki miejskiej (pojazdy użytkowe i ciężarówki)⁵. Rozporządzenie, o którym mowa w nocy 2, ustanawia prawnie strefy bezemisyjne dla pojazdów użytkowych i samochodów ciężarowych. Rozporządzeniem z dnia 29 czerwca 2023 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie przepisów ruchu drogowego i znaków drogowych z 1990 r. w związku z warunkami tymczasowymi i przepisami przejściowymi dotyczącymi stref bezemisyjnych (tymczasowe rozporządzenie w sprawie stref bezemisyjnych), doprecyzowano przepisy dotyczące stref bezemisyjnych dla tych pojazdów⁶.

Oprócz pojazdów użytkowych i samochodów ciężarowych, taksówki wykorzystujące paliwa kopalne również przyczyniają się do powstawania problemu złej jakości powietrza na obszarach miejskich. W związku z tym w 2021 r. w programie wdrażania logistyki miejskiej przewidziano zbadanie możliwości ustanowienia stref bezemisyjnych również dla taksówek⁷. Strefy bezemisyjne dla pojazdów użytkowych, samochodów ciężarowych i taksówek stanowią ważny etap pośredni na drodze do osiągnięcia całkowicie ekologicznego ruchu drogowego do 2050 r.⁸

¹ W rozdziale VB RVV 1990 odmienna definicja ma już zastosowanie do pojazdów użytkowych. Przez stosowane w rozdziale VB i w niniejszej nocy wyjaśniające pojęcie „pojazdy użytkowe” rozumie się lekkie pojazdy użytkowe o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3 500 kg.

² Rozporządzenie z dnia 29 października 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów ruchu drogowego i znaków drogowych z 1990 r., rozporządzenie w sprawie przepisów administracyjnych dotyczących ruchu drogowego oraz rozporządzenie w sprawie numerów rejestracyjnych w związku z harmonizacją stref ekologicznych (Dziennik Ustaw i Rozporządzeń 2019, 398).

³ Dokumenty parlamentarne II 2019/20, 30175, nr 343

⁴ Dokumenty parlamentarne II 2014/15, 33043, nr 38.

⁵ Dokumenty parlamentarne II 2018/19, 32813, nr 342

⁶ Rozporządzenie z dnia 29 czerwca 2023 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów ruchu drogowego i znaków drogowych z 1990 r. w związku z warunkami tymczasowymi i przepisami przejściowymi dotyczącymi stref bezemisyjnych (tymczasowe rozporządzenie w sprawie stref bezemisyjnych) (Dziennik Ustaw i Rozporządzeń 2023, 241).

⁷ Dokumenty parlamentarne II 2020/21, 31209, nr 226.

⁸ Dokumenty parlamentarne II 2018/19, 32813, nr 342

Od 2019 r. prowadzone są konsultacje między gminami, rządem centralnym, przedstawicielami branży taksówkarskiej oraz innymi podmiotami publicznymi i prywatnymi dotyczące bezemisyjnego transportu taksówkowego. W ich wyniku w kwietniu 2022 r. podpisano umowę ramową w sprawie bezemisyjnego transportu taksówkowego (zwaną dalej „umową ramową”)⁹¹⁰. Podpisując umowę ramową rząd centralny wyraził zamiar zapewnienia prawnej możliwości wprowadzenia stref bezemisyjnych dla taksówek. Niniejsze rozporządzenie stanowi jej rozwinięcie. Oprócz zamiaru prawnego ustanowienia stref bezemisyjnych, podpisanie umowy ramowej obejmowało również porozumienia w sprawie zaangażowania i przeprowadzenia niezbędnych działań na rzecz osiągnięcia bezemisyjnego transportu taksówkowego. Gminy np. zwiększają dostępność odpowiedniej infrastruktury ładowania, a strony wspólnie wypracowują narzędzia komunikacji mające służyć informowaniu przedsiębiorstw taksówkarskich, kierowców i pasażerów o wprowadzeniu stref bezemisyjnych dla taksówek.

2.2.2 Wybór stref bezemisyjnych dla taksówek

Niniejsze rozporządzenie umożliwia gminom wprowadzenie stref bezemisyjnych dla taksówek, w wyniku czego wszystkie pojazdy zarejestrowane jako taksówki po dniu 31 grudnia 2025 r. i wykorzystujące paliwa kopalne mogą zostać objęte zakazem wjazdu do tej strefy. Do stref będą mogły nadal wjeżdżać wyłącznie taksówki bezemisyjne o klasie emisji Z. Pojazdy zarejestrowane jako taksówki przed 2026 r. zostaną objęte przepisami przejściowymi. (zob. pkt 2.2.4).

Decyzja o przyznaniu gminom możliwości zakazania wjazdu taksówkom zarejestrowanym od 1 stycznia 2026 r. została podjęta w porozumieniu z gminami, przedstawicielami branży taksówkarskiej i innymi zainteresowanymi stronami. Ważne jest, aby przejście na bezemisyjny transport taksówkowy było wykonalne dla przedsiębiorców. Dokonano zatem porównania całkowitego kosztu posiadania (koszt zakupu i eksploatacji) taksówek i okazało się, że w przypadku większości modeli całkowity koszt posiadania modelu bezemisyjnego jest już niższy niż w przypadku porównywalnego modelu wykorzystującego paliwa kopalne. Według przewidywań całkowity koszt posiadania pojazdów bezemisyjnych obniży się w przyszłości jeszcze bardziej. Podejmując decyzję o przyznaniu gminom możliwości zakazania taksówek zarejestrowanych od dnia 1 stycznia 2026 r. wzięto pod uwagę, oprócz kosztu posiadania, średni okres amortyzacji taksówek i dostępność modeli bezemisyjnych.

Strefy bezemisyjne są stosunkowo prostym sposobem, w jaki gminy mogą zmniejszyć poziom emisji pochodzących z ruchu drogowego, poprawić jakość powietrza i zmniejszyć zagrożenie hałasem w celu podniesienia jakości życia na swoim terenie. Gminy będą w stanie stosunkowo łatwo wyegzekwować przestrzeganie zasad wjazdu do tych stref na podstawie tablic rejestracyjnych, na przykład za pomocą kamer i automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych, ANPR). Oprócz gmin, inne strony umowy ramowej również opowiedziały się za wprowadzeniem stref bezemisyjnych w ramach promowania bezemisyjnego transportu taksówkowego.

Strefy bezemisyjne dla taksówek odpowiadają strefom dla pojazdów użytkowych i samochodów ciężarowych. Tylko gminy, które wyznaczyły strefę bezemisyjną dla pojazdów użytkowych i samochodów ciężarowych mogą ustanowić strefę bezemisyjną dla taksówek, przy czym znajdująca się w gminie strefa bezemisyjna dla taksówek odpowiada pod względem geograficznym strefie dla pojazdów użytkowych i samochodów ciężarowych. Zwiększa to jasność zasad polityki i zapewnia możliwość stosowania tych samych środków egzekwowania przepisów, zwolnień i środków komunikacji, co w przypadku pojazdów użytkowych i samochodów ciężarowych.

⁹ Dokumenty parlamentarne II 2022/23, 30175, nr 420.

¹⁰ Sygnatariuszami umowy ramowej byli Royal Dutch Transport (KNV), Uber, Bolt, SchipholTaxi, ElaadNL, Leaseplan, Holenderskie Stowarzyszenie na rzecz Zrównoważonej Energii (NVDE), gminy Amsterdam, Haga, Eindhoven, Rotterdam, Tilburg oraz Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Wodnej.

Innym powodem wyboru stref bezemisyjnych jest ich zastosowanie do *wszystkich* taksówek. Nie wprowadza się rozróżnienia między taksówkami przywoływanymi (przez pasażerów na postoju taksówek lub na ulicy), a taksówkami zamawianymi (przez telefon lub aplikację).

2.2.3 Wpływ stref bezemisyjnych na branżę taksówkarską

W Niderlandach działa ponad 35 000 taksówek, głównie na obszarach miejskich.¹¹ Taksówki pokonują rocznie około trzy razy więcej kilometrów niż zwykłe samochody osobowe, a ponad 60 % taksówek jeździ na oleju napędowym¹². Coraz większy odsetek taksówek to pojazdy bezemisyjne¹³. Wprowadzenie stref bezemisyjnych dla taksówek może jeszcze bardziej przyspieszyć przejście na bezemisyjny transport taksówkowy. Wprowadzenie strefy bezemisyjnej na obszarze, na którym działają przedsiębiorcy realizujący przewozy taksówkowe, może zachęcić ich do (wcześniejszego) wyboru pojazdu bezemisyjnego.

Strefy bezemisyjne dla taksówek mają pozytywny wpływ na ludzi, zwierzęta i rośliny na obszarach, na których działają taksówki. Strefy zmniejszają liczbę taksówek zasilanych paliwami kopalnymi, co prowadzi do obniżenia poziomu emisji związanych z ruchem drogowym, poprawy jakości powietrza, zmniejszenia zagrożenia hałasem, a tym samym do poprawy jakości życia na obszarach miejskich. Strefy bezemisyjne również przyczyniają się do redukcji poziomu emisji gazów cieplarnianych. Faktyczny zakres, w jakim strefy bezemisyjne dla taksówek przyczyniają się do realizacji tych celów, zależy od liczby gmin, które zdecydują się na wprowadzenie takiej strefy, od wielkości stref i od natężenia lokalnego ruchu drogowego. Podpisując umowę ramową, gminy Amsterdam, Haga, Eindhoven, Rotterdam i Tilburg wyraziły zamiar ustanowienia strefy. Do tej inicjatywy przyłączyła się ostatnio gmina Haarlemmermeer. Oznacza to objęcie nią dużej części rynku usług taksówkarskich¹⁴. W ich ślady mogą pójść kolejne gminy.

Jeżeli gminy wprowadzą strefę bezemisyjną dla taksówek, będzie to miało wpływ na przedsiębiorców realizujących przewozy taksówkowe w tej strefie. Przedsiębiorcy, którzy nadal jeżdżą taksówką wykorzystującą paliwa kopalne, będą musieli zainwestować w model bezemisyjny, jeśli chcą kontynuować jazdę w strefie. Przepisy przejściowe zostały w największym możliwym stopniu dostosowane do naturalnego harmonogramu dokonywania inwestycji przez przedsiębiorców (zob. pkt 2.2.4). W przypadku większości modeli koszt posiadania taksówki bezemisyjnej jest już teraz niższy niż koszt porównywalnego modelu wykorzystującego paliwa kopalne. W niektórych przypadkach koszty zakupu mogą być wyższe, ale przedsiębiorcy powinni je odzyskać¹⁵.

Przedsiębiorcy, którzy realizują przewozy taksówkowe w strefach, ale nie mogą (jeszcze) spełnić wymogów dostępu, mogą w pewnych okolicznościach ubiegać się o zwolnienie. Wdrażając zharmonizowaną politykę zwolnień i ustanawiając punkt kompleksowej obsługi wniosków o zwolnienie, gminy starają się utrzymać na niskim poziomie obciążenia regulacyjne i administracyjne spoczywające na przedsiębiorcach (zob. pkt 2.4).

¹¹ Jedna czwarta do jednej trzeciej taksówek jest wykorzystywana do konsumenckiego transportu taksówkowego, podczas gdy pozostałe taksówki są wykorzystywane do tzw. transportu osób należących do grup docelowych: realizowanego na podstawie przetargu transportu np. uczniów, osób starszych i chorych.

¹² Źródła: holenderskie Centralne Biuro Statystyczne (CBS) i Krajowa Służba ds. Ruchu Drogowego (RDW).

¹³ We wrześniu 2024 r. ponad 26 % całkowitej liczby taksówek stanowiły pojazdy bezemisyjne, w porównaniu z 16 % 1,5 roku wcześniej. Ponad połowa nowo zakupionych pojazdów zarejestrowanych jako taksówki w pierwszych miesiącach 2024 r. to pojazdy bezemisyjne. Źródło: RDW.

¹⁴ Dokładna liczba taksówek działających w poszczególnych gminach nie jest znana. Z analizy przeprowadzonej przez CBS wynika, że największa liczba kilometrów pokonywanych przez taksówki przypada na Amsterdam, a prawie połowa wszystkich kilometrów przejeżdżanych taksówkami przypada na Holandię Północną, Holandię Południową i Brabancję Północną rozpatrywane wspólnie.

¹⁵ W przypadku przewozu osób należących do grup docelowych umowy określają termin realizacji inwestycji oraz termin zwrotu kosztów zakupu.

Wprowadzenie przez gminę strefy bezemisyjnej dla taksówek oznacza, że gmina musi egzekwować przestrzeganie zasad wjazdu do strefy (zob. pkt 2.5). Gminy będą również musiały opracować politykę udzielania zwolnień. Gminy, które zamierzają wprowadzić strefę bezemisyjną dla taksówek, wskazały, że chcą przekazać swoje uprawnienia do udzielania zwolnień punktowi kompleksowej obsługi zwolnień dotyczących stref bezemisyjnych [Centraal Loket ontheffingen nul-emissiezones], który jest tworzony w kontekście programu wdrażania logistyki miejskiej (zob. pkt 2.4).

Gminy mają swobodę decydowania, czy chcą wprowadzić strefę bezemisyjną dla taksówek. Strefa zostaje następnie utworzona w drodze decyzji dotyczącej ruchu drogowego. W decyzji tej gmina uzasadnia skuteczność i proporcjonalność strefy, rozważa wpływ na mieszkańców oraz przedsiębiorców i kierowców taksówek, a także bada, czy spełnione są wszystkie warunki wstępne. Ponadto gmina rozważa wprowadzenie strefy bezemisyjnej dla taksówek w zestawieniu z innymi środkami, które mogą poprawić jakość powietrza i jakość życia. Gminy, które podpisały umowę ramową, w porozumieniu z KNV i lokalnymi przedsiębiorcami realizującymi przewozy taksówkowe opracowały plan działania na rzecz wprowadzenia strefy bezemisyjnej dla taksówek. Wymogi mające zastosowanie do przyjęcia decyzji dotyczącej ruchu drogowego gwarantują również, że decyzje o ustanowieniu strefy bezemisyjnej dla taksówek będą podejmowane przez gminy z zachowaniem należytej staranności. Zespół ekspertów ds. logistyki miejskiej (SPES) wspiera gminy w procesie wydawania decyzji dotyczących ruchu drogowego i udostępnia wzory decyzji.

2.2.4 Przepisy przejściowe dotyczące taksówek zarejestrowanych przed 2026 r.

Przedsiębiorcom realizującym przewozy taksówkowe, którzy w ostatnich latach zainwestowali w pojazd napędzany paliwami kopalnymi, będzie przysługiwać dodatkowych kilka lat na przejście na wariant bezemisyjny. Wymogi dotyczące wjazdu taksówek do stref bezemisyjnych są następujące:

- wszystkie pojazdy, nowe lub używane, zarejestrowane jako taksówki od dnia 1 stycznia 2026 r., muszą być pojazdami bezemisyjnymi, aby mogły poruszać się w strefie,
- taksówki należące do 5. klasy emisji, zarejestrowane przed dniem 1 stycznia 2026 r., będą mogły wjechać do strefy do dnia 1 stycznia 2027 r.,
- taksówki należące do 6. klasy emisji, zarejestrowane przed dniem 1 stycznia 2026 r., będą mogły wjechać do strefy do dnia 1 stycznia 2029 r.¹⁶

Wymogi dotyczące wjazdu zostały opracowane w porozumieniu ze stronami umowy ramowej. Dążono do równowagi między osiągnięciem znacznego wkładu w ograniczenie emisji spowodowanych ruchem drogowym z jednej strony, a wykonalnością dla przedsiębiorców realizujących przewozy taksówkowe z drugiej. Uwzględniono całkowity koszt posiadania, okres amortyzacji taksówek oraz dostępność taksówek bezemisyjnych.

Wymogi dotyczące wjazdu mają zastosowanie do wszystkich stref bezemisyjnych dla taksówek, niezależnie od terminu ustanowienia takiej strefy przez gminę.

2.3 Zwolnienie dla taksówek przystosowanych do przewozu wózków inwalidzkich

Właściciele taksówek przystosowanych do przewozu wózków inwalidzkich w wielu przypadkach nie są jeszcze w stanie spełnić wymogów dotyczących wjazdu do stref bezemisyjnych. Niedrogie, bezemisyjne taksówki przystosowane do przewozu wózków inwalidzkich nie są jeszcze wystarczająco dostępne. W związku z tym taksówki przystosowane do przewozu wózków inwalidzkich zostają zwolnione z zakazu wjazdu do stref bezemisyjnych dla taksówek do 2030 r. Taksówki przystosowane do przewozu wózków inwalidzkich są identyfikowane w rejestrze pojazdów za pomocą kodu nadwozia SH, stanowiącego oznaczenie specjalnego przeznaczenia dla taksówek dostosowanych do przewozu wózków inwalidzkich, lub za pomocą kodów specjalnych 70, 145, 146, 147

¹⁶ Klasa emisji informuje o ilości zanieczyszczeń emitowanych przez pojazd. Ogólnie rzecz biorąc, im wyższa klasa emisji, tym mniej zanieczyszczeń jest emitowanych.

albo 149. Wygaśnięcie zwolnienia zostanie poddane przeglądowi w 2028 r. w celu ustalenia, czy od 2030 r. dostępne będą wystarczająco niedrogie modele bezemisyjne.

2.4 Zharmonizowana polityka zwolnień

Oprócz właścicieli taksówek przystosowanych do przewozu wózków inwalidzkich, prawdopodobnie istnieją również inni przedsiębiorcy realizujący przewozy taksówkowe, którzy nie mogą (jeszcze) spełnić wymogów dotyczących wjazdu do stref bezemisyjnych. W niektórych przypadkach właściciele tych taksówek mogą ubiegać się o zwolnienie umożliwiające wjazd do stref bezemisyjnych. Sytuacja, w której przedsiębiorcy działający w różnych gminach mają do czynienia z odmiennymi politykami w zakresie zwolnień i różnymi procedurami składania wniosków, jest niepożądana. Dlatego gminy, które zamierzają wprowadzić strefę bezemisyjną dla taksówek, wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury i Gospodarki Wodnej uzgadniają zharmonizowaną politykę zwolnień, która będzie realizowana wspólnie przez gminy. Obejmuje to na przykład jednodniowe zwolnienia z zakazu wjazdu do strefy bezemisyjnej przysługujące kilka razy w roku. Ponadto zawierane są porozumienia dotyczące udzielania zwolnień na dłuższy okres, na przykład w przypadku, gdy przedsiębiorca stoi w obliczu bankructwa lub gdy przedsiębiorca nabył pojazd bezemisyjny, który nie został jeszcze dostarczony.

Uwzględnia się również transport osób należących do grup docelowych, realizowany na podstawie przetargu transport np. uczniów, osób starszych i chorych, który wykonywany jest za pomocą taksówek. Gminy, które zamierzają wprowadzić strefę bezemisyjną dla taksówek, udzielają lub będą udzielać zamówień na transport osób należących do grup docelowych zgodnie z zasadą bezemisyjności. Jednakże w strefach musi również działać transport osób należących do grupy docelowej, na który zamówień udzielają np. okoliczne gminy lub inne podmioty. Niektóre z tych przewozów mogą (jeszcze) nie spełniać wymogów dotyczących wjazdu do stref bezemisyjnych z powodu trwających uzgodnień z klientem. Inwentaryzację tej grupy przeprowadzono na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury i Gospodarki Wodnej oraz gmin, które ustanowią strefę bezemisyjną dla taksówek. Gminy współpracują i prowadzą konsultacje z przemysłem w celu opracowania warunków uzyskania zwolnienia.

Przewiduje się, że zwolnienia będą oceniane przez punkt kompleksowej obsługi zwolnień dotyczących stref bezemisyjnych, tworzony w ramach programu wdrażania logistyki miejskiej. Gminy, które wprowadzają strefę bezemisyjną dla taksówek, wskazały, że prześlą punktowi kompleksowej obsługi swoje uprawnienia do udzielania zwolnień. Przedsiębiorcy mogą następnie udać się do tego punktu, aby złożyć wniosek o zwolnienie dotyczący jednej lub większej liczby gmin, w których znajduje się strefa bezemisyjna. Zapewni to jednolitość polityki zwolnień, jasność i mniejsze obciążenie administracyjne dla przedsiębiorców realizujących przewozy taksówkowe i dla samych gmin.

2.5 Wdrażanie, nadzór i egzekwowanie przepisów

Kontrola przy wjeździe do strefy bezemisyjnej jest realizowana przez gminę na podstawie tablicy rejestracyjnej, zwykle za pomocą kamer i automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych (ANPR) lub poprzez rozmieszczenie specjalnych funkcjonariuszy dochodzeniowych. Naruszenie zakazu wjazdu do strefy bezemisyjnej może skutkować nałożeniem grzywny zgodnie z ustawą o administracyjnym egzekwowaniu przepisów ruchu drogowego (ustawą Muldera). Minister Sprawiedliwości i Bezpieczeństwa będzie dążyć do włączenia tego wykroczenia do ustawy Muldera jako wykroczenia podlegającego karze grzywny.

2.6 Obciążenia administracyjne i koszty zgodności z przepisami

Do realizacji konsumenckiego transportu taksówkowego w Niderlandach służy około 10 000 taksówek¹⁷. Trzy czwarte z nich najprawdopodobniej porusza się (od czasu do czasu) po terenie gmin, które planują ustanowić strefę bezemisyjną dla taksówek. We wrześniu 2024 r. ponad 26 % wszystkich taksówek było już pojazdami bezemisyjnymi, przy czym odsetek ten jest jeszcze wyższy w gminach, które planują ustanowić strefę bezemisyjną dla taksówek. Zdecydowana większość pozostałych taksówek należy do 5. lub 6. klasy emisji. Właściciele tych taksówek będą mogli skorzystać w nadchodzących latach z rozwiązań przejściowych. Gdyby tak czy inaczej mieli zainwestować w nowy pojazd (ze względu na okres amortyzacji swojego pojazdu), wprowadzenie stref bezemisyjnych dla taksówek zachęciłoby ich do wyboru pojazdu bezemisyjnego. Niniejsze rozporządzenie nie nakłada na tę grupę żadnych dodatkowych obciążeń administracyjnych ani kosztów zgodności z przepisami.

Istnieje niewielka grupa przedsiębiorców, szacowana w przybliżeniu na od 500 do 700 podmiotów, do których nie ma to zastosowania. Jeżeli zamierzają jeździć w strefie bezemisyjnej, muszą z wyprzedzeniem zainwestować w pojazd bezemisyjny, a tym samym ponieść dodatkowe obciążenie administracyjne i koszty zgodności z przepisami. Koszty te obejmują zakup nowego pojazdu oraz wszelkie koszty, które mogą zostać poniesione w celu jego zarejestrowania jako taksówki i przekazania numeru rejestracyjnego gminie. Przyjmując jedną godzinę pracy i stawkę godzinową w wysokości 47 EUR, łączne obciążenie administracyjne dla tej grupy przedsiębiorców wynosi jednorazowo maksymalnie 32 900 EUR (700 x 47 EUR).

Niezależnie od niewielkiej grupy przedsiębiorców, którzy z wyprzedzeniem inwestują w pojazd bezemisyjny, występują koszty związane z ubieganiem się o zwolnienie dla kwalifikujących się przedsiębiorców. Liczba oczekiwanych zwolnień i procedura składania wniosków podlegają dalszej ocenie. Przewiduje się, że rocznie będzie składanych kilkaset wniosków o zwolnienie. Przy założeniu, że rocznie będzie składanych 300 wniosków o zwolnienie, z których każdy wymaga średnio półgodzinnej obsługi, koszt obciążenia administracyjnego wynosi 7 050 EUR rocznie.

¹⁷ W przypadku taksówek wykorzystywanych do transportu osób należących do grup docelowych, rząd centralny i gminy dążą do osiągnięcia bezemisyjności transportu osób należących do grup docelowych do 2025 r. W dalszym ciągu może być realizowany transport osób należących do grup docelowych, który nie jest jeszcze bezemisyjny i który jest realizowany na terenie stref bezemisyjnych dla taksówek. Gminy, które zamierzają ustanowić strefę bezemisyjną dla taksówek, opracowują warunki uzyskania zwolnienia dla tej grupy.

3. Treść dotycząca nowego znaku drogowego dla stref ekologicznych i stref bezemisyjnych

3.1 Wprowadzenie i informacje ogólne dotyczące nowego znaku drogowego i związanych z nim dodatkowych znaków

Niniejsza część not wyjaśniających dotyczy dostosowania znaków drogowych informujących o strefie ekologicznej lub strefie bezemisyjnej.

Zarówno strefy ekologiczne, jak i strefy bezemisyjne są środkiem do osiągnięcia celów w zakresie klimatu i jakości powietrza. Aby móc ustanowić taką strefę, wymagany jest znak drogowy wyznaczający strefę i wskazujący, do których pojazdów strefa ma zastosowanie. Niniejsze rozporządzenie zastępuje wcześniej stosowane znaki drogowe dla stref ekologicznych i bezemisyjnych nowym, nieulegającym dezaktualizacji znakiem drogowym ze związanymi z nim znakami dodatkowymi.

Przyczyny dostosowania znaków drogowych są trzy:

- po pierwsze, wcześniej przyjęty¹⁸ znak drogowy dla strefy bezemisyjnej (C22c) został specjalnie zaprojektowany jako znak zakazu wjazdu pojazdów użytkowych i samochodów ciężarowych. Ze względu na wygląd tego znaku nie można dodać żadnych innych kategorii pojazdów. Teraz, gdy taksówki można również objąć ograniczeniami dotyczącymi stref bezemisyjnych, zob. sekcja 2, stało się to problemem. Aby móc w przyszłości dodać taksówki i ewentualnie inne pojazdy, zaprojektowano bardziej ogólny znak. Ustanowiony wcześniej znak drogowy dla stref bezemisyjnych pod względem praktycznym i prawnym nie miał zastosowania do kategorii pojazdów innych niż przedstawione na nim pojazdy użytkowe i samochody ciężarowe.
- Innym powodem dostosowania (dodatkowych) znaków jest fakt, że gdyby ustanowiono – przy użyciu starych znaków – strefę bezemisyjną dla pojazdów użytkowych i ciężarowych oraz strefę ekologiczną dla samochodów osobowych z silnikiem wysokoprężnym, różne (dodatkowe) znaki stałyby ze sobą w sprzeczności w odniesieniu do pojazdów użytkowych. Dzięki dostosowaniu znaków można ustanowić zarówno strefę bezemisyjną dla pojazdów użytkowych i samochodów ciężarowych, jak i strefę ekologiczną dla samochodów osobowych z silnikiem wysokoprężnym.
- Ponadto współlistnienie dwóch znaków zasadniczych z różnymi znakami dodatkowymi prowadziłoby do niejasnego oznakowania i braku przejrzystości dla użytkownika drogi.

Nowy znak drogowy będzie stosowany w przypadku wszystkich stref, w których obowiązują ograniczenia związane z emisjami, przewidzianych w RVV 1990. Umożliwia to wskazanie zarówno strefy ekologicznej, jak i strefy bezemisyjnej za pomocą powiązanych znaków dodatkowych. Znak drogowy nie ulega dezaktualizacji, co oznacza, że ustanowienie strefy bezemisyjnej również dla innych kategorii pojazdów będzie możliwe

¹⁸ Rozporządzenie z dnia 29 października 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów ruchu drogowego i znaków drogowych z 1990 r., rozporządzenie w sprawie przepisów administracyjnych dotyczących ruchu drogowego oraz rozporządzenie w sprawie numerów rejestracyjnych w związku z harmonizacją stref ekologicznych (Dziennik Ustaw i Rozporządzeń z 2019 r., 398).

bez zmiany znaku zasadniczego¹⁹. Niniejsze rozporządzenie umożliwia rozszerzenie zakazu wjazdu do strefy bezemisyjnej o taksówki.

Ponadto niniejsza poprawka rozdziela strefę ekologiczną dla samochodów osobowych z silnikiem wysokoprężnym i strefę dla pojazdów użytkowych, umożliwiając utrzymanie odrębnej strefy ekologicznej dla samochodów osobowych lub ustanowienie strefy w połączeniu ze strefą bezemisyjną dla pojazdów użytkowych i samochodów ciężarowych.

Autonomiczny rozwój

Nie licząc taksówek, nowy znak drogowy nie ma wpływu na istniejące zasady wjazdu ani na dotyczące ich umowy²⁰. Do 2025 r. pewna liczba dodatkowych znaków przestanie obowiązywać²¹. W związku z tym, że niniejsze rozporządzenie wejdzie w życie po tej dacie, nie ma potrzeby zastępowania tych znaków nowymi znakami dodatkowymi. Chodzi o dodatkowe znaki C22a1, C22a4, C22a6 i C22a8.

3.2 Zarys problematyki

Nowy znak drogowy składa się ze znaku zasadniczego będącego odmianą istniejącego znaku zakazu (C6: zakaz wjazdu pojazdów silnikowych wyposażonych w więcej niż dwa koła). W rezultacie istniejące znaki drogowe wyznaczające strefy ekologiczne i strefy bezemisyjne zostają zastąpione jednym znakiem drogowym zakazującym wjazdu pojazdów ze względu na wymogi dotyczące emisji. Jest to znak zakazu z wizerunkiem samochodu i obłoków dymu. Podobnie jak w obecnym systemie stref ekologicznych i stref bezemisyjnych, ten znak drogowy zawsze łączy się z jednym lub kilkoma dodatkowymi znakami wskazującymi kombinacje kategorii pojazdów, klas emisji i paliw. Dodatkowe znaki wskazują, do jakich kategorii pojazdów o jakiej klasie emisji ma zastosowanie dana strefa (zasady wjazdu).

Nowy znak drogowy i dodatkowe znaki lepiej dostosowane do zapisów BABW i RVV 1990.

Nowy znak drogowy i związane z nim dodatkowe znaki są lepiej niż poprzednie znaki dotyczące stref ekologicznych dostosowane do obowiązujących przepisów dotyczących znaków i znaków dodatkowych zawartych w BABW (art. 8 ust. 2 lit. b)) i RVV 1990 (art. 67 ust. 1 lit. b)).

Dodatkowe znaki wskazują pojazdy objęte zakazem wjazdu. Jest to zasada odwrotna niż w przypadku wcześniejszych znaków, które wskazywały pojazdy, których wjazd byłby dozwolony. W nowym systemie dodatkowe znaki zawsze wskazują, których pojazdów i w jakich warunkach (w przypadku jakiej klasy emisji) dotyczy zakaz wjazdu. Barwy klas emisji umieszczone na dodatkowych znakach są zgodne z istniejącym systemem przewidzianym w RVV 1990.

Na mocy niniejszego rozporządzenia istniejące oznakowanie ustanowione dla stref bezemisyjnych i stref ekologicznych wraz ze związanymi z nim znakami dodatkowymi zostanie usunięte z dniem 1 stycznia 2026 r., a zastosowanie będzie mieć nowy znak drogowy wraz ze związanymi z nim znakami dodatkowymi, jak określono w załączniku 1 do art. I, część E, ust. 2 niniejszego rozporządzenia.

¹⁹ Ustanowienie strefy bezemisyjnej dla nowych kategorii pojazdów będzie możliwe dopiero po zmianie tekstu i opisu znaków drogowych w RVV 1990. Dzięki temu nowemu, niepodlegającemu dezaktualizacji projektowi zmniejsza się zarówno obciążenie administracyjne, jak i koszty ponoszone przez gminy w porównaniu z obecnym systemem. Niniejsze rozporządzenie umożliwia wprowadzenie strefy bezemisyjnej dla taksówek.

²⁰ Rozporządzenie z dnia 29 czerwca 2023 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów ruchu drogowego i znaków drogowych z 1990 r. w związku z warunkami tymczasowymi i przepisami przejściowymi dotyczącymi stref bezemisyjnych (tymczasowe rozporządzenie w sprawie stref bezemisyjnych) (Dziennik Ustaw i Rozporządzeń 2023, 241).

²¹ Zob. art. 86d ust. 2 (stary) i ust. 3 (stary) rozporządzenia RVV 1990.

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2026 r. W przypadku gmin, w których ustanowiono już strefę ekologiczną, do oznakowania ma zastosowanie tymczasowy środek przejściowy o terminie obowiązywania wynoszącym 6 miesięcy. Gminy, w których na dzień 1 stycznia 2026 r. wyznaczono już strefę ekologiczną dla pojazdów użytkowych i samochodów ciężarowych, muszą umieścić nowe (dodatkowe) znaki i, w razie potrzeby, przyjąć nową decyzję dotyczącą ruchu drogowego w terminie do 1 lipca 2026 r. W ten sposób gminy otrzymują wystarczająco dużo czasu na umieszczenie prawidłowych znaków bez konieczności utrzymywania na ulicach przez dłuższy czas różnych znaków o tym samym znaczeniu.

3.3 Skutki

Wprowadzenie nowego znaku drogowego i związanych z nim dodatkowych znaków dla stref ekologicznych i stref bezemisyjnych rozwiązuje trzy problemy. Po pierwsze, będzie w końcu możliwe dodawanie do oznakowania stref bezemisyjnych nowych kategorii pojazdów, począwszy od taksówek. Ponadto możliwe będzie ustanowienie strefy ekologicznej wyłącznie dla samochodów osobowych z silnikiem wysokoprężnym na obszarach, na których istnieje strefa bezemisyjna dla pojazdów użytkowych. Ostatnią kwestią będzie wyeliminowanie nadmiaru znaków drogowych i znaków dodatkowych. W przypadku strefy ekologicznej i strefy bezemisyjnej wystarczy pojedynczy znak z jednym lub kilkoma dodatkowymi znakami.

3.4 Wdrażanie, nadzór i egzekwowanie przepisów

Nowy znak drogowy i związane z nim znaki dodatkowe będą obowiązywać od dnia 1 stycznia 2026 r. Od momentu opublikowania rozporządzenia rozpocznie się realizacja kampanii informacyjnych mających na celu zwiększenie poziomu wiedzy na temat nowego oznakowania. Właściciele pojazdów będą informowani za pośrednictwem ogólnokrajowych stron internetowych dotyczących stref ekologicznych i stref bezemisyjnych (www.milieuzones.nl i www.opwegnaarzes.nl) o strefach ekologicznych i strefach bezemisyjnych ustanowionych przez gminy, obowiązujących przepisach i związanych z nimi oznakowaniu. Na stronach tych będzie również udostępniany przegląd stref ekologicznych i stref bezemisyjnych oraz informacje o połączeniach nowego znaku zasadniczego z nowymi znakami dodatkowymi.

Przekazywane informacje nie powinny pochodzić wyłącznie od rządu krajowego. Poszczególne gminy i stowarzyszenia branżowe będą angażować swoje społeczności oraz członków w sprawy dotyczące nowego oznakowania stref ekologicznych i stref bezemisyjnych oraz przekazywać im stosowne informacje.

3.5 Wpływ finansowy

Gminy, które zdecydują się na ustanowienie strefy ekologicznej lub strefy bezemisyjnej, mogą oszacować skutki finansowe i obciążenia administracyjne wynikające z takiej zmiany. Zakres takiego wpływu zależy od konkretnego procesu decyzyjnego, przy czym aktualnie szacuje się, że będzie on ograniczony, ponieważ gminy zamierzające wprowadzić strefę bezemisyjną od 2025 r. musiałyby niezależnie od okoliczności zainwestować w wymianę i instalację oznakowania strefy bezemisyjnej. Gminy, które utrzymują wyłącznie strefę ekologiczną, muszą również wprowadzić nowe oznakowanie. Ponieważ wiele z nich i tak zaostrzy w tym czasie wymagania dotyczące wjazdu, nowe oznakowanie zostało już objęte planowaniem.

4. Konsultacje, doradztwo, kontrola parlamentarna i notyfikacja

W okresie poprzedzającym przyjęcie niniejszego rozporządzenia przeprowadzono dotyczące oznakowania konsultacje z gminami, Krajową Służbą ds. Oznakowania (NBd), Ministerstwem Sprawiedliwości i Bezpieczeństwa, Centralnym Wydziałem Prokuratury ds. Ruchu Drogowego (CVOM) i Rijkswaterstaat.

Wzięto również pod uwagę europejskie osiągnięcia w zakresie harmonizacji oznakowania dla obszarów, w których występują ograniczenia dotyczące ruchu drogowego. Obejmują one zalecenia dotyczące stosowania znaku zasadniczego z wizerunkiem samochodu w widoku *od przodu*, z widocznymi spalinami (jak przyjęto na przedstawionym znaku zasadniczym), z umieszczonymi poniżej wizerunkami pojazdów, których dotyczy znak zasadniczy (jak przyjęto w przedstawionym systemie). System ten jest obecnie opracowywany i nie został jeszcze ostatecznie ukończony. Wprowadzenie stref bezemisyjnych w Niderlandach wyprzedza rozwój przepisów europejskich i międzynarodowych. Nowy znak zasadniczy jest podobny do znaku używanego we Flandrii do wyznaczania strefy niskoemisyjnej.

Ponadto skuteczność i zrozumiałość znaku zasadniczego i różnych znaków dodatkowych oceniono za pomocą ankiety dla użytkowników, której respondenci stanowili reprezentatywną próbkę całej populacji użytkowników dróg w Niderlandach. Wyniki wskazują, że znak zasadniczy kojarzy się zdecydowanie z zanieczyszczeniem, przy czym wyraźnie widać, że pojazdy emitujące mniej zanieczyszczeń oraz pojazdy wykorzystujące czyste paliwo (z napędem elektrycznym i wodorowym) mają prawo wjazdu niezależnie od rodzaju dodatkowego znaku. Istnieją również przesłanki wskazujące, że respondenci nie potrafią prawidłowo interpretować zasad systemu, na przykład „3. i gorsze” lub „4. i lepsze”, w odniesieniu do klasy pojazdu, którym się poruszają (czy klasa 3. jest lepsza czy gorsza od klasy 4. i/lub czy klasa 3. lub jest czystsza lub bardziej zanieczyszczająca niż klasa 4.?). W celu zmniejszenia ryzyka niejednoznaczności podjęto decyzję o wyraźnym przedstawieniu na nowych znakach dodatkowych klas emisji, do których ma zastosowanie strefa ekologiczna. Ma to na celu zapobieganie popełnianiu przez użytkowników dróg błędów dotyczących hierarchii klas emisji oraz tego, które klasy emisji są czystsze lub powodujące więcej zanieczyszczeń.

Z ankiety przeprowadzonej wśród użytkowników wynika, że dzięki proponowanym modyfikacjom znaku i odpowiedniej kampanii informacyjnej użytkownicy dróg będą, być może, popełniać mniej błędów, a stopień zrozumiałości i jasności nowego oznakowania zostanie zwiększony.

4.1 Badanie MŚP

31 stycznia 2023 r. w ramach badania MŚP przeprowadzono rozmowy z sześcioma MŚP na temat zamiaru wprowadzenia stref bezemisyjnych dla taksówek. MŚP są aktywne na konsumenckim rynku taksówek oraz na rynku taksówek wykorzystywanych do transportu osób należących do grup docelowych w różnych częściach Niderlandów. Uczestnicy dyskusji panelowej wykazali pozytywne nastawienie do rozporządzenia. Popierają podstawowe ambicje w zakresie zrównoważonego rozwoju i są zdania, że plany te są wykonalne, ale jednocześnie wyrażają pewne obawy.

Po pierwsze, taksówki przystosowane do przewozu wózków inwalidzkich i taksówki do transportu pacjentów w pozycji leżącej powinny zostać objęte zwolnieniem, którego wygaśnięcie w 2030 r. należy poddać terminowemu przeglądowi w celu ustalenia, czy dostępna będzie wystarczająca liczba przystępnych cenowo, bezemisyjnych taksówek przystosowanych do przewozu wózków inwalidzkich. Przegląd ten zostanie przeprowadzony w 2028 r., zob. pkt 2.3.

Drugim problemem wymienianym przez uczestników jest konieczność istnienia wystarczającej infrastruktury ładowania, w tym tak zwanych stacji szybkiego ładowania, być może przeznaczonych w szczególności dla taksówek. Gminy ułatwiają dostępność wystarczającej infrastruktury ładowania i koordynują ją z operatorem sieci oraz z odpowiednimi uczestnikami rynku, co również zapisano w umowie ramowej. Rząd centralny współpracuje również z tymi stronami w ramach tzw. krajowego programu na

rzecz infrastruktury ładowania (NAL). Potrzeby w zakresie ładowania taksówek są uwzględniane w inwentaryzacji wymaganej infrastruktury ładowania w tym kontekście. Celem NAL jest zapewnienie, aby rozwój infrastruktury ładowania w Niderlandach był zgodny z rozwojem wszystkich rodzajów transportu elektrycznego, przy czym głównym celem jest zapewnienie wystarczających opcji ładowania. W umowie o współpracy w ramach NAL zawarto konkretne ustalenia w tym zakresie między rządem centralnym a regionami²².

Dla MŚP ważne jest, aby zwrócić szczególną uwagę na transport osób należących do grup docelowych. Według nich stanowi to formę transportu publicznego dla osób, które nie mogą korzystać ze zwykłego transportu publicznego. Jazda bezemisyjna nie powinna odbywać się kosztem usług świadczonych na rzecz tych osób, na przykład dlatego, że podczas podróży wymagane byłoby ładowanie. Ważne jest, aby podmioty udzielające zamówień na transport osób należących do grup docelowych (głównie gminy) zwracały na to uwagę. W ramach porozumienia i umowy administracyjnej w sprawie bezemisyjnego transportu osób należących do grup docelowych rząd centralny zachęca podmioty udzielające zamówień na transport osób należących do grup docelowych do udzielania zamówień na transport bezemisyjny i wspiera ich w tym działaniu²³.

Podczas dyskusji panelowej na temat MŚP stwierdzono ponadto, że dla zmniejszenia obciążeń administracyjnych nakładanych na MŚP ważne jest, aby istniał jeden punkt, w którym można ubiegać się o zwolnienia, oraz aby wszystkie gminy, w których ustanowiono strefę bezemisyjną dla taksówek, stosowały tę samą politykę zwolnień. Uczestnicy zwrócili uwagę, że niektóre taksówki operują na terenie całego kraju, a zatem powinna istnieć możliwość uzyskania zwolnienia obejmującego wszystkie strefy bezemisyjne i zachowującego ważność przez dłuższy okres. Opinię wyrażoną przez MŚP należy uwzględnić przy opracowywaniu polityki zwolnień.

4.2 Konsultacje internetowe

Konsultacje internetowe w sprawie projektu rozporządzenia przeprowadzono w okresie od 18 sierpnia do 15 września 2023 r. Otrzymano łącznie 15 odpowiedzi. Odpowiedzi udzieliły cztery osoby fizyczne, siedem przedsiębiorstw lub ich przedstawicieli oraz cztery gminy. Chociaż odpowiedzi są zasadniczo pozytywne w odniesieniu do możliwości ustanowienia przez gminy strefy bezemisyjnej dla taksówek, strony zwróciły uwagę na szereg zagadnień.

Trzy odpowiedzi wskazują, że wymogi dotyczące wjazdu, zgodnie z objaśnieniami podanymi w punkcie 2.2.4, mają zastosowanie do każdej strefy bezemisyjnej dla taksówek, niezależnie od terminu ustanowienia tej strefy przez gminę. Według jednego ze zrzeszeń organizacji oznacza to, że przedsiębiorcy mogą zostać poinformowani na krótko przed wprowadzeniem strefy, że ich taksówka nie będzie mogła w niej operować. Jedna gmina wnosi, aby wymogi dotyczące wjazdu do strefy były uzależnione od terminu jej ustanowienia. Nie wybrano tego rozwiązania. Jednolite wymogi dostępu dla wszystkich stref bezemisyjnych zapobiegają sytuacjom, w których przedsiębiorcy musieliby stawiać czoła różnym sytuacjom w poszczególnych strefach bezemisyjnych. Jednolity system przejściowy opiera się na ogólnokrajowej flocie taksówek i średnim okresie amortyzacji taksówek. Chcąc ustanowić strefę bezemisyjną, gminy muszą w odpowiednim terminie przekazać stosowne informacje i przeprowadzić konsultacje z lokalną branżą taksówkarską. W razie potrzeby gmina może tymczasowo udzielić dodatkowych zwolnień.

Jedna gmina zwróciła się z zapytaniem, dlaczego w wymogach dotyczących wjazdu określono datę 1 stycznia 2025 r.²⁴ Wybór ten został dokonany w porozumieniu z gminami, przedstawicielami branży taksówkarskiej i innymi zainteresowanymi stronami

²² Dokumenty parlamentarne II 2021/22, 31305, nr 351 www.agendalaadinfrastructuur.nl.

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

po przeanalizowaniu dostępności i kosztów posiadania taksówek bezemisyjnych. Wybrana data zbiega się z terminem, od którego gminy mogą ustanawiać strefy bezemisyjne dla taksówek, co z kolei zbiega się z terminem, w którym można ustanowić strefy bezemisyjne dla pojazdów użytkowych i samochodów ciężarowych.

Jedna osoba prywatna zapytała, dlaczego nie przyjęto bardziej ogólnych zasad polityki. Rząd centralny zdecydował się uczynić transport komercyjny bardziej ekologicznym w pierwszej kolejności w miastach, ponieważ jest to najbardziej wydajne i opłacalne. Dwa przedsiębiorstwa taksówkarskie (reprezentowane przez swoich przedstawicieli) podkreśliły znaczenie wystarczającej infrastruktury (szybkiego) ładowania i rynkowych stawek za ładowanie. Jedno z nich chciałoby również „szerokiej polityki zwolnień”, a jedna gmina zgłosiła także dwie uwagi na temat polityki zwolnień. Polityka zwolnień jest formułowana wspólnie z gminami i w porozumieniu z branżą.

Zaproponowany system oznakowania zasadniczo nie jest kwestionowany, ale wymaga dalszych wyjaśnień. Ponadto kilka stron zaproponowało dokonanie uściśleń w zakresie sformułowań oraz znaku drogowego i związanych z nim dodatkowych znaków, jak również doprecyzowanie not wyjaśniających. Wiele z tych sugestii zostało przyjętych.

W odniesieniu do systemu stosowania barw i wskazywania klas emisji na znaku drogowym i związanych z nim znakach dodatkowych, osoba prywatna udzieliła konkretnej odpowiedzi. Propozycja ta została uwzględniona na wcześniejszym etapie przygotowań. Ostatecznego wyboru systemu dokonano na podstawie opinii ekspertów reprezentujących takie podmioty jak Krajowa Służba ds. Oznakowania, gminy i policja, a także testów przeprowadzonych przez użytkowników. Testy przeprowadzone przez użytkowników wykazały, że dodatkowy znak jest łatwiejszy do zinterpretowania, jeśli podane są na nim wszystkie klasy emisji objęte zakazem wjazdu. Postanowiono również zastosować barwy już przypisane klasom emisji w RVV 1990 i zastosowane na istniejących znakach dodatkowych. Decyzję o zmianie systemu znaków dodatkowych ze znaków „zezwolenia” na znaki „zakazu” podjęto zgodnie z istniejącym systemem przewidzianym w RVV 1990. W rezultacie na znakach nie są podawane klasy emisji umożliwiające wjazd do strefy.

Otrzymano również krytyczne uwagi dotyczące liczby znaków stosowanych w połączeniu ze znakiem drogowym dla stref ekologicznych. Niemniej jednak proponowany znak drogowy wraz z towarzyszącymi mu znakami dodatkowymi zastępuje znaki drogowe zarówno dla stref bezemisyjnych dla logistyki miejskiej (C22c), jak i dla stref ekologicznych (C22a), co zapobiega nadmiarowi znaków drogowych.

Odpowiedź grupy interesu zawierająca wniosek, aby w sposób wyraźny uwzględnić na znakach dodatkowych maszyny samobieżne i ciągniki jako dozwolone kategorie pojazdów, nie prowadzi do zmiany, ponieważ maszyny samobieżne i ciągniki nie są objęte systemem stref bezemisyjnych. Sytuacja ta nie ulegnie zmianie w najbliższym czasie, dlatego też maszyny samobieżne i ciągniki nie zostały dodane.

Jedna gmina wnioskuje o elastyczność w odniesieniu do dodatkowych znaków. Aby dodatkowe znaki dotyczące stref ekologicznych i stref bezemisyjnych były jak najbardziej zrozumiałe dla użytkowników dróg, muszą one być wszędzie takie same.

W wyniku odpowiedzi gmin dotyczących umieszczania na jednym znaku drogowym stref z okresowym ograniczeniem wjazdu, stref dla pieszych i stref bezemisyjnych, przeprowadzono rozmowy z zainteresowanymi gminami. Problemu łączenia znaków dla stref bezemisyjnych i innych rodzajów stref nie można rozwiązać poprzez dostosowanie znaku zasadniczego lub dodatkowych znaków dla stref bezemisyjnych. Znak dodatkowy wskazuje, których pojazdów dotyczy znak zasadniczy. Ograniczenie czasu obowiązywania znaku dodatkowego oznaczałoby, że znak dodatkowy nie obowiązywałby poza podanymi godzinami. Gminy mogą jednak ustanowić przedział czasowy dla strefy bezemisyjnej.

²⁴ Początkowo planowano wprowadzić możliwość ustanawiania stref bezemisyjnych dla taksówek od 1 stycznia 2025 r. Tymczasem termin ten przesunięto na 1 stycznia 2026 r.

Odpowiedzi dotyczące stref bezemisyjnych dla logistyki miejskiej i ewentualne zwolnienia dla niektórych kategorii pojazdów nie wchodzą w zakres niniejszego rozporządzenia i nie skutkują zmianą znaku drogowego.

4.3 Analiza kolegium doradczego ds. oceny presji regulacyjnej

W dniu 14 września 2023 r. kolegium doradcze wydało opinię regulacyjną w sprawie projektu decyzji. Kolegium zaleca przedłożenie rozporządzenia po uwzględnieniu szeregu zaleceń.

Po pierwsze, kolegium zaleca zapewnienie, że gminy ustanawiające strefę bezemisyjną dla taksówek będą ułatwiać dostęp do wystarczającej infrastruktury ładowania i zapewnią odpowiednią przepustowość sieci. Zgodnie z umową ramową gminy mają ułatwiać dostępność wystarczającej infrastruktury ładowania i konsultować się z lokalnymi przedsiębiorcami realizującymi przewozy taksówkowe w celu ustalenia, czy spełnione zostały warunki wstępne określone dla strefy bezemisyjnej (w tym wystarczająca infrastruktura ładowania). Przy wydawaniu decyzji dotyczącej ruchu drogowego, w drodze której gminy ustanawiają następnie strefę bezemisyjną dla taksówek, gminy sprawdzają również, czy wszystkie warunki wstępne zostały spełnione. Istnieje możliwość wnoszenia sprzeciwów i odwołań od decyzji dotyczącej ruchu drogowego. W punkcie 4.1 wyjaśniono, co rząd centralny i gminy robią, aby zapewnić wystarczającą infrastrukturę ładowania i przepustowość sieci.

Po drugie, kolegium zaleca ustalenie jednolitych zasad wjazdu (w tym zwolnień) we współpracy z gminami. Sposób, w jaki się to odbywa, przedstawiono w punktach 2.2.4 i 2.4.

Kolegium zaleca również pochylenie się nad przepisami finansowymi i podatkowymi mającymi zastosowanie wobec przedsiębiorców realizujących przewozy taksówkowe oraz nad umowami z gminami dotyczącymi komunikacji w tej sprawie. Przedsiębiorcy mogą korzystać z systemu ulg na inwestycje w ochronę środowiska (MIA) w celu dokonywania efektywnych podatkowo inwestycji w przyjazne dla środowiska aktywa przedsiębiorstwa. W 2024 r. ulgi przewidziane w systemie MIA mogły zostać wykorzystane na zakup taksówki elektrycznej lub napędzanej wodorem z dziewięcioma miejscami siedzącymi lub przystosowanej do przewozu wózków inwalidzkich. Każdego roku ustala się na nowo aktywa przedsiębiorstwa kwalifikujące się do objęcia systemem MIA. Zależy to między innymi od dodatkowych kosztów przyjaznego dla środowiska składnika majątku przedsiębiorstwa. Więcej informacji można znaleźć na stronie www.rvo.nl/miavamil. Gminy mogą oferować przedsiębiorcom dodatkowe instrumenty finansowe, o czym są zobowiązane odpowiednio informować.

Ponadto kolegium zaleca precyzyjne przedstawianie kosztów (związanych z obciążeniami regulacyjnymi), które będą ponoszone przez przedsiębiorstwa. Jeżeli gminy podejmą decyzję o ustanowieniu strefy bezemisyjnej dla taksówek, zobowiązane są wyjaśnić skutki dla przedsiębiorców w decyzji dotyczącej ruchu drogowego i rozważyć je w kontekście innych interesów, zob. pkt 2.6.

4.4 Kontrola parlamentarna

W dniu 1 grudnia 2023 r. projekt rozporządzenia został przedłożony Senatowi i Izbie Reprezentantów Stanów Generalnych w celu przeprowadzenia wstępnej kontroli na podstawie art. 2b ustawy o ruchu drogowym. W dniu 11 września 2024 r. Izba Reprezentantów zwróciła się z zapytaniem o stopień, w jakim projekt rozporządzenia jest zgodny z zamierzeniami politycznymi. Odpowiedzi na to pytanie udzielono 8 października 2024 r. Odpowiedź ta została następnie włączona do porządku obrad Komisji dotyczących zrównoważonego transportu w dniu 17 października 2024 r. Odpowiedź nie spotkała się z dalszą reakcją.

4.5 Notyfikacja [XX]

Projekt niniejszego rozporządzenia został notyfikowany Komisji Europejskiej w dniu [XX] (numer notyfikacji XX) na podstawie art. 5 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1535 z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającej procedurę udzielania

informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz.U. UE 2015, L 241).

Zgodnie z art. 6 ust. 1 wyżej wymienionej dyrektywy zastosowano trzymiesięczny okres zawieszenia, który upłynął w dniu [XX].

II. Noty wyjaśniające do poszczególnych artykułów

Artykuł I (RVV 1990)

Część A (art. 86d RVV 1990)

Podczęść 1 i 4

Poprzedni znak strefy ekologicznej i znak strefy bezemisyjnej zostały zastąpione nowym znakiem drogowym wyznaczającym strefę ekologiczną i/lub strefę bezemisyjną z nową kombinacją znaków alfanumerycznych. Dodatkowe znaki wymienione w załączniku 1 określają, jakich kategorii pojazdów i rodzaju strefy znak dotyczy. Możliwe jest połączenie strefy ekologicznej i strefy bezemisyjnej. Strefa ekologiczna na obszarze objętym strefą bezemisyjną może teraz zostać ustanowiona również wyłącznie dla samochodów osobowych z silnikiem wysokoprężnym. Na takim obszarze strefa bezemisyjna ma zastosowanie do pojazdów użytkowych, a strefa ekologiczna do samochodów osobowych z silnikiem wysokoprężnym. We wszystkich przypadkach znak drogowy C22e łączy się z jednym lub kilkoma znakami dodatkowymi (C22e1 do C22e10).

Podczęść 1

Niderlandzki termin „bussen” zastępuje się terminem „autobussen”. Wcześniej stosowany termin obejmował w każdym przypadku termin „autobussen”, który został również zdefiniowany w artykule 1 RVV 1990. Jest on również wymieniony w opisie znaków dodatkowych.

Podczęść 2

Wejście w życie niniejszego rozporządzenia w dniu 1 stycznia 2026 r. umożliwi wygaśnięcie wcześniejszego art. 86d ust. 2 i 3 oraz zmianę numeracji pozostałych ustępów. W rozporządzeniu z dnia 29 października 2019 r.²⁵ przewidziano już, że pierwotne ust. 2 i 3 przestaną mieć zastosowanie odpowiednio po dniu 1 stycznia 2022 r. i 1 stycznia 2025 r.

Podczęść 3

W tej części artykułu wskazano możliwe do umieszczenia znaki dodatkowe. Połączenia z innymi dodatkowymi znakami nie są możliwe w przypadku stref ekologicznych i stref bezemisyjnych. Dodatkowe znaki C22e2, C22e4 i C22e5 otrzymują nowe znaczenie. Pozostałe dodatkowe znaki (C22e1 i od C22e6 do C22e10) zastępują istniejące dodatkowe znaki o tym samym znaczeniu.

Dodatkowy znak C22e2 wskazuje, że taksówki można również dodać jako kategorię pojazdów, do których ma zastosowanie strefa bezemisyjna.

Dodatkowe znaki C22e4 i C22e5 dopuszczają strefę ekologiczną, która ma zastosowanie wyłącznie do samochodów osobowych z silnikiem wysokoprężnym. W związku z tym na obszarze, na którym obowiązuje strefa bezemisyjna dla pojazdów użytkowych, może

²⁵ Rozporządzenie z dnia 29 października 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów ruchu drogowego i znaków drogowych z 1990 r., rozporządzenie w sprawie przepisów administracyjnych dotyczących ruchu drogowego oraz rozporządzenie w sprawie numerów rejestracyjnych w związku z harmonizacją stref ekologicznych (Dziennik Ustaw i Rozporządzeń z 2019 r., 398).

obowiązywać również strefa ekologiczna dla samochodów osobowych z silnikiem wysokoprężnym.

Pozostałe nowe znaki dodatkowe zastępują istniejące znaki dodatkowe, a zatem mają takie samo znaczenie jak wcześniejsze wersje tych znaków. Dodatkowy znak C22e6 zastępuje stary znak C22a2, C22e7 zastępuje stary znak C22a3, C22e8 zastępuje stary znak C22a5, C22e9 zastępuje stary znak C22a7, a wreszcie nowy dodatkowy znak C22e10 zastępuje stary znak C22a9.

Nie istnieje jeszcze dodatkowy znak C22e3. Numer ten nie został jeszcze użyty, tak aby w przyszłości można było dodać nowy znak dodatkowy w odniesieniu do nowej kategorii pojazdów, do której będzie mieć zastosowanie strefa bezemisyjna.

Część B (art. 86e RVV 1990)

Podczęść 1

Artykuł ten określa, które kategorie pojazdów mogą zostać objęte strefą bezemisyjną. Do strefy bezemisyjnej mogą wjeżdżać wyłącznie bezemisyjne pojazdy użytkowe, samochody ciężarowe i taksówki. Artykuł ten gwarantuje, że nowy znak drogowy C22e, który ma zastosowanie do stref ekologicznych, może mieć również zastosowanie do stref bezemisyjnych. Dostosowanie tekstu i nowego znaku drogowego ze znakiem dodatkowym umożliwi dodanie taksówek do stref bezemisyjnych. Podobnie jak w przypadku stref ekologicznych, zasady wjazdu do strefy bezemisyjnej są określone znakiem drogowym w połączeniu ze znakiem dodatkowym. Znak dodatkowy wyraźnie wskazuje, których pojazdów dotyczy strefa ekologiczna lub strefa bezemisyjna. W strefie ekologicznej lub strefie bezemisyjnej dozwolone jest stosowanie wyłącznie dodatkowych znaków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu. Strefie bezemisyjnej dla taksówek będzie zatem zawsze towarzyszyć strefa bezemisyjna dla pojazdów użytkowych i samochodów ciężarowych. Zob. również Noty wyjaśniające do części B, podczęści 1 i 4.

Podczęść 2

Dodatkowe znaki C22e1 i C22e2 wskazują kategorię pojazdów, do której ma zastosowanie strefa bezemisyjna. Nie istnieje jeszcze znak drogowy C22e3, w związku z czym nowy dodatkowy znak z dodatkową kategorią pojazdów może zostać w przyszłości dodany do strefy bezemisyjnej. Dodatkowy znak C22e1 ma takie samo znaczenie jak stary dodatkowy znak C22c1. Nowy dodatkowy znak C22e2 ustanawia strefę bezemisyjną, która dotyczy również taksówek.

Podczęść 3

Dodając nowe ust. 8 i 9, wprowadzono okres przejściowy dla niektórych taksówek, które zostały już zarejestrowane jako taksówki przed dniem 1 stycznia 2026 r. i które nie są jeszcze pojazdami bezemisyjnymi. Są to taksówki należące do 5. klasy emisji, które będą mogły wjeżdżać do strefy do dnia 31 grudnia 2026 r., oraz taksówki należące do 6. klasy emisji, które będą mogły wjeżdżać do strefy bezemisyjnej dla taksówek do dnia 31 grudnia 2028 r. Zwolnienie gwarantuje, że już zarejestrowane taksówki będą nadal mogły wjeżdżać do strefy bezemisyjnej przez kilka kolejnych lat. Zwolnienie nie obejmuje taksówek zarejestrowanych po wejściu w życie możliwości ustanowienia stref bezemisyjnych.

Część C

Ponieważ istniejące znaki strefy ekologicznej i strefy bezemisyjnej zostają zastąpione nowym znakiem drogowym o nowym numerze, artykuł ten został zmieniony.

Część D

Aby dać zarządcy drogi czas na dostosowanie znaków drogowych, poprzednie znaki drogowe zachowają ważność przez dodatkowe 6 miesięcy. Ten ograniczony okres przejściowy został wybrany, aby z jednej strony nie stawiać w gminach nadmiernej liczby nowych znaków, ale z drugiej strony szybko zapewnić obywatelom i przedsiębiorstwom jednolitość nowych znaków drogowych.

Część E

Stare znaki drogowe dla stref ekologicznych (C22a) i stref bezemisyjnych (C22c) zastępuje się nowym znakiem drogowym (C22e) z towarzyszącymi znakami dodatkowymi. O końcu strefy ekologicznej lub strefy bezemisyjnej informuje nowym znak drogowy C22f.

Artykuł II (BABW)

Część A

(art. 8 ust. 4 BABW)

Poprzednie znaki drogowe C22a dla stref ekologicznych i C22c dla stref bezemisyjnych zastępuje się nowym znakiem drogowym C22e. Ten nowy znak, podobnie jak wcześniejsze znaki C22a i C22c, można stawiać wyłącznie wraz z jednym lub kilkoma dodatkowymi znakami, o których mowa w art. 86d i 86e RVV 1990. Ponieważ dodatkowe znaki C22e4 i C22e5 mogą być umieszczane wyłącznie razem z dodatkowymi znakami dla strefy bezemisyjnej, strefę ekologiczną dla samochodów osobowych z silnikiem wysokoprężnym można ustanowić jedynie w przypadku strefy bezemisyjnej dla pojazdów użytkowych oraz samochodów ciężarowych lub taksówek. W przypadku braku strefy bezemisyjnej nadal istnieje możliwość ustanowienia strefy ekologicznej dla samochodów osobowych z silnikiem wysokoprężnym i dla pojazdów użytkowych.

Część B

(art. 9 ust. 1 BABW)

Dzięki wprowadzanej zmianie art. 9 ust. 1 BABW gminy będą mogły umieścić słowo „strefa” nad nowym znakiem drogowym C22e, jak miało to miejsce wcześniej w przypadku znaków C22a i C22c, na przykład ze wskazaniem przedmiotowego obszaru.

Artykuł III

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2026 r. Data ta została wybrana w porozumieniu z gminami, przedstawicielami branży taksówkarskiej i innymi zainteresowanymi stronami oraz po przeanalizowaniu dostępności i kosztów posiadania taksówek bezemisyjnych. Data wejścia w życie wpisuje się w system stałych terminów zmian regulacyjnych. Data ta uwzględnia minimalny okres wdrożenia wynoszący 3 miesiące między publikacją a wejściem w życie, który ma zastosowanie zgodnie z Kodeksem stosunków międzyadministracyjnych [Code Interbestuurlijke Verhoudingen] do przepisów, które mają bezpośrednie znaczenie dla władz lokalnych i regionalnych. Artykuł I lit. D zostaje uchylony z dniem 1 lipca 2026 r zob. noty wyjaśniające do art. I lit. D.

SEKRETARZ STANU DS. INFRASTRUKTURY I GOSPODARKI WODNEJ,