

WIJ WILLEM ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.^{1.}

ΣΧΕΔΙΟ 19.12.24

Διάταγμα της

Διάταγμα για την τροποποίηση του RVV του 1990 (κανονισμός περί κανόνων κυκλοφορίας και σημάτων κυκλοφορίας) και του BABW [διάταγμα για την οδική κυκλοφορία (διοικητικές διατάξεις)] σχετικά με την επέκταση των ζωνών μηδενικών εκπομπών στα ταξί και την καθιέρωση νέας οδικής σήμανσης και συναφών συμπληρωματικών σημάτων για τις περιβαλλοντικές ζώνες και τις ζώνες μηδενικών εκπομπών

Κατόπιν σύστασης του υφυπουργού Διαχείρισης Υποδομών και Υδάτων της 23ης Ιανουαρίου 2024, αριθ. IenW/BSK-, Τμήμα Διοικητικών και Νομικών Θεμάτων, Έχοντας υπόψη το άρθρο 13 παράγραφος 1 και το άρθρο 14 παράγραφος 1 του νόμου περί οδικής κυκλοφορίας του 1994 (Wegenverkeerswet), Έχοντας υπόψη τη γνωμοδότηση του συμβουλευτικού τμήματος του Συμβουλίου της Επικρατείας (γνωμοδότηση της, αριθ.), Έχοντας υπόψη τη λεπτομερή έκθεση του υφυπουργού Διαχείρισης Υποδομών και Υδάτων της, αριθ. IenW/BSK-, Τμήμα Διοικητικών και Νομικών Θεμάτων,

Θεσπίζω και αποφασίζω διά της παρούσης τα εξής:

ΑΡΘΡΟ Ι

Ο κανονισμός για τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας και τις πινακίδες κυκλοφορίας του 1990 τροποποιείται ως εξής:

A

Το άρθρο 86δ τροποποιείται ως εξής:

1. Η παράγραφος 1 διατυπώνεται πλέον ως εξής:
Η απαγόρευση της κυκλοφορίας σύμφωνα με το οδικό σήμα C22e του παραρτήματος 1 λόγω περιβαλλοντικής ζώνης ισχύει για επιβατικά αυτοκίνητα, επαγγελματικά οχήματα, φορτηγά ή λεωφορεία με ντιζελοκινητήρα.

2. Οι παράγραφοι 2 και 3 διαγράφονται, ενώ οι παράγραφοι 4 έως 6 αναριθμούνται σε παράγραφοι 2 έως 4.
3. Η παράγραφος 2 (νέα) διατυπώνεται ως εξής:
Με το οδικό σήμα C22e, τοποθετούνται τα συμπληρωματικά σήματα που απαριθμούνται στο παράρτημα 1, C22e4, C22e5, C22e6, C22e7, C22e8, C22e9 ή C22e10.
4. Στην παράγραφο 4 (νέα), το κείμενο «C22a» αντικαθίσταται από το κείμενο «C22e».

B

Το άρθρο 86ε τροποποιείται ως εξής:

1. Η παράγραφος 1 διατυπώνεται πλέον ως εξής:
Η απαγόρευση της κυκλοφορίας σύμφωνα με το οδικό σήμα C22e του παραρτήματος 1 λόγω ζώνης μηδενικών εκπομπών ισχύει για επαγγελματικά οχήματα και φορτηγά ή ταξί, με εξαίρεση τα οχήματα μηδενικών εκπομπών.
2. Η παράγραφος 2 διατυπώνεται πλέον ως εξής:
Με το οδικό σήμα C22e, τοποθετούνται τα συμπληρωματικά σήματα C22e1 ή C22e2 που απαριθμούνται στο παράρτημα 1.
3. Στην παράγραφο 5 στοιχείο α), το κείμενο «παράγραφος 5» αντικαθίσταται από το κείμενο «παράγραφος 3».
4. Στο άρθρο προστίθενται δύο παράγραφοι που διατυπώνονται ως εξής:
 8. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026, η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται στα ταξί κατηγορίας εκπομπών 5 που έχουν ταξινομηθεί ως ταξί πριν από την 1η Ιανουαρίου 2026.
 9. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2028, η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται στα ταξί κατηγορίας εκπομπών 6 που έχουν ταξινομηθεί ως ταξί πριν από την 1η Ιανουαρίου 2026.

Γ

Στο άρθρο 87, το κείμενο «C22a, C22c» αντικαθίσταται από το κείμενο «C22e».

Δ

Μετά το άρθρο 96α προστίθεται νέο άρθρο με την εξής διατύπωση:

Άρθρο 96β

Οδικά σήματα που τοποθετήθηκαν πριν από την έναρξη ισχύος του διατάγματος X X 2025 για την τροποποίηση του κανονισμού για τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας και τα σήματα κυκλοφορίας του 1990 και του διατάγματος περί διοικητικών διατάξεων για την οδική κυκλοφορία σχετικά με την επέκταση των ζωνών μηδενικών εκπομπών στα ταξί και την καθιέρωση νέας οδικής σήμανσης και συναφών συμπληρωματικών σημάτων για τις περιβαλλοντικές ζώνες και τις ζώνες μηδενικών εκπομπών (Besluit nul-emissiezone taxi en nieuw verkeersbord milieuzone en nul-emissiezone) (Επίσημη Εφημερίδα 2025, 2

XXX), τα οποία δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, συμμορφώνονται με τον κανονισμό για τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας και τα σήματα κυκλοφορίας του 1990 όπως ίσχυε την ημέρα πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποίησης.

E

Το παράρτημα 1 τροποποιείται ως εξής:

1. Τα οδικά σήματα C22a έως C22d και οι σχετικές περιγραφές παύουν να ισχύουν.
2. Τα σήματα, οι περιγραφές και οι αριθμοί που παρατίθενται στο παράρτημα 1 του παρόντος διατάγματος παρεμβάλλονται μετά το οδικό σήμα C22.

ΑΡΘΡΟ II

Το διάταγμα περί διοικητικών διατάξεων για την οδική κυκλοφορία (BABW) τροποποιείται ως εξής:

A

Το άρθρο 8 παράγραφος 4 διατυπώνεται πλέον ως εξής:

Το οδικό σήμα C22e του παραρτήματος 1 του RVV 1990 συνοδεύεται από την τοποθέτηση ενός ή περισσότερων συμπληρωματικών σημάτων, όπως αναφέρεται στα άρθρα 86δ και 86ε του RVV 1990. Τα συμπληρωματικά σήματα C22e4 και C22e5 μπορούν να τοποθετούνται μόνο σε συνδυασμό με τα συμπληρωματικά σήματα C22e1 ή C22e2.

B

Στο άρθρο 9 παράγραφος 1, το κείμενο «C6 έως C22c» αντικαθίσταται από το κείμενο «C6 έως C22e».


ΑΡΘΡΟ III


Το παρόν διάταγμα αρχίζει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 2026. Το άρθρο I στοιχείο Δ καταργείται την 1η Ιουλίου 2026.


Εντέλλομαι τη δημοσίευση του παρόντος διατάγματος και της αιτιολογικής έκθεσής του στην Επίσημη Εφημερίδα.


Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΥΔΑΤΩΝ,

Παράρτημα 1 του άρθρου Ι μέρος Ε υπομέρος 2 του διατάγματος για την τροποποίηση του κανονισμού για τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας και τα σήματα κυκλοφορίας του 1990 και του διατάγματος περί διοικητικών διατάξεων για την οδική κυκλοφορία σχετικά με την επέκταση των ζωνών μηδενικών εκπομπών στα ταξί και την καθιέρωση νέας οδικής σήμανσης και συναφών συμπληρωματικών σημάτων για τις περιβαλλοντικές ζώνες και τις ζώνες μηδενικών εκπομπών

Σήμα	Περιγραφή	C22e
	Απαγορεύεται η κυκλοφορία σε επιβατικά αυτοκίνητα, επαγγελματικά οχήματα, φορτηγά, λεωφορεία ή ταξί λόγω απαιτήσεων εκπομπών (περιβαλλοντική ζώνη ή ζώνη μηδενικών εκπομπών)	

Σήμα	Περιγραφή	C22e1
	Συμπληρωματικό σήμα για το C22e: ζώνη μηδενικών εκπομπών για επαγγελματικά οχήματα και φορτηγά, προσβάσιμη σε οχήματα μηδενικών εκπομπών	

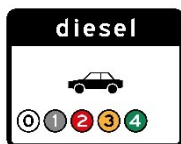
Σήμα	Περιγραφή	C22e2
	Συμπληρωματικό σήμα για το C22e: ζώνη μηδενικών εκπομπών για επαγγελματικά οχήματα, φορτηγά και ταξί, προσβάσιμη σε οχήματα μηδενικών εκπομπών	

Σήμα	Περιγραφή	C22e4
	Συμπληρωματικό σήμα για το C22e: περιβαλλοντική ζώνη για ντιζελοκίνητα επιβατικά αυτοκίνητα, προσβάσιμη για τις κατηγορίες εκπομπών 4 έως 6	

Σήμα

Περιγραφή

C22e5

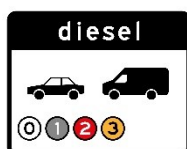


Συμπληρωματικό σήμα για το C22e: περιβαλλοντική ζώνη για ντιζελοκίνητα επιβατικά αυτοκίνητα, προσβάσιμη στις κατηγορίες εκπομπών 5 και 6

Σήμα

Περιγραφή

C22e6

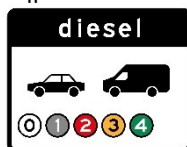


Συμπληρωματικό σήμα για το C22e: περιβαλλοντική ζώνη για ντιζελοκίνητα επιβατικά αυτοκίνητα και επαγγελματικά οχήματα, προσβάσιμη για τις κατηγορίες εκπομπών 4 έως 6

Σήμα

Περιγραφή

C22e7

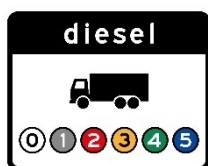


Συμπληρωματικό σήμα για το C22e: περιβαλλοντική ζώνη για ντιζελοκίνητα επιβατικά αυτοκίνητα και επαγγελματικά οχήματα, προσβάσιμη στις κατηγορίες εκπομπών 5 και 6

Σήμα

Περιγραφή

C22e8

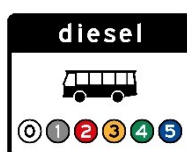


Συμπληρωματικό σήμα για το C22e: περιβαλλοντική ζώνη για φορτηγά, προσβάσιμη σε φορτηγά με κατηγορία εκπομπών 6

Σήμα

Περιγραφή

C22e9

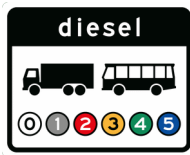


Συμπληρωματικό σήμα για το C22e: περιβαλλοντική ζώνη για λεωφορεία, προσβάσιμη σε λεωφορεία με κατηγορία εκπομπών 6

Σήμα

Περιγραφή

C22e10



Συμπληρωματικό σήμα για το C22e: περιβαλλοντική ζώνη για φορτηγά και λεωφορεία, προσβάσιμη σε φορτηγά και λεωφορεία με κατηγορία εκπομπών 6

Σήμα

Περιγραφή

C22f



Τέλος της απαγόρευσης κυκλοφορίας λόγω απαιτήσεων εκπομπών (περιβαλλοντική ζώνη ή ζώνη μηδενικών εκπομπών)

ΕΠΕΞΗΓΗΜΑΤΙΚΕΣ ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

I. ΓΕΝΙΚΑ

1. Εισαγωγή

Το παρόν διάταγμα εισάγει δύο τροποποιήσεις. Κατ' αρχάς, ο φορέας εκμετάλλευσης του οδικού δικτύου έχει τη δυνατότητα να επεκτείνει την εφαρμογή της ζώνης μηδενικών εκπομπών στα ταξί. Αυτό απαιτεί επίσης αλλαγή της σήμανσης. Έχει σχεδιαστεί νέα οδική σήμανση που όχι μόνο καθιστά δυνατή τη δημιουργία ζωνών μηδενικών εκπομπών για τα ταξί, αλλά χρησιμεύει επίσης ως νέα οδική σήμανση τόσο για τις περιβαλλοντικές ζώνες όσο και για τις (άλλες) ζώνες μηδενικών εκπομπών. Η τελευταία είναι η δεύτερη τροποποίηση του παρόντος διατάγματος. Οι υφιστάμενες χωριστές οδικές σημάνσεις για τις περιβαλλοντικές ζώνες και τις ζώνες μηδενικών εκπομπών αντικαθίστανται από νέα μελλοντικά βιώσιμη οδική σήμανση με συναφή νέα συμπληρωματικά σήματα. Τα νέα συμπληρωματικά σήματα επιτρέπουν στους δήμους που δημιουργούν ζώνη μηδενικών εκπομπών για επαγγελματικά οχήματα, φορτηγά και ενδεχομένως ταξί να διατηρήσουν την υφιστάμενη περιβαλλοντική ζώνη τους για τα ντιζελοκίνητα επιβατικά αυτοκίνητα. Η εισαγωγή των σημάτων δεν οδηγεί σε νέες δυνατότητες για τους δήμους να δημιουργήσουν περιβαλλοντικές ζώνες. Η προσθήκη ταξί σε ζώνες μηδενικών εκπομπών εξηγείται περαιτέρω στο άρθρο 2 του παρόντος κεφαλαίου. Η νέα οδική σήμανση και τα νέα συμπληρωματικά σήματα εξηγούνται λεπτομερέστερα στο άρθρο 3.

2. Το περιεχόμενο των ζωνών μηδενικών εκπομπών για τα ταξί

2.1 Καθιέρωση ζωνών μηδενικών εκπομπών για τα ταξί

Το παρόν διάταγμα αυτό τροποποιεί τον κανονισμό για τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας και τα σήματα κυκλοφορίας του 1990 (RVV 1990) ώστε να επιτραπεί στους δήμους να δημιουργούν ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα ταξί σε τοπικό επίπεδο. Με την καθιέρωση ζώνης μηδενικών εκπομπών, οι δήμοι μπορούν να απαγορεύσουν τα ρυπογόνα οχήματα από τμήματα του δήμου τους. Με τον τρόπο αυτόν μειώνονται οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και οι λεγόμενες εκπομπές οδικής κυκλοφορίας, όπως το διοξείδιο του αζώτου και τα αιωρούμενα σωματίδια, συμβάλλοντας έτσι στην ποιότητα του αέρα. Το 2019 δόθηκε στους δήμους η δυνατότητα να καθιερώσουν ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα επαγγελματικά οχήματα¹ και φορτηγά έως το 2025². Το

¹ Στο κεφάλαιο VB του RVV 1990, ισχύει ήδη διαφορετικός ορισμός για τα επαγγελματικά οχήματα. Για το κεφάλαιο VB και την παρούσα επεξηγηματική σημείωση, τα επαγγελματικά οχήματα είναι ελαφρά επαγγελματικά οχήματα με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που δεν υπερβαίνει τα 3 500 kg.

² Διάταγμα της 29ης Οκτωβρίου 2019 για την τροποποίηση του κανονισμού για τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας και τα σήματα κυκλοφορίας του 1990, του διατάγματος περί διοικητικών

παρόν διάταγμα επιτρέπει στους δήμους να επεκτείνουν τη ζώνη μηδενικών εκπομπών τους στα ταξί μέσω διατάγματος περί οδικής κυκλοφορίας.

Το παρόν διάταγμα προβλέπει επίσης μεταβατικές ρυθμίσεις και καθορίζει εξαιρέσεις.

2.2 Συνοπτική περιγραφή

2.2.1 Προκαταρκτική φάση και περιγραφή του προβλήματος

Η κεντρική κυβέρνηση έχει υπογράψει τη Συμφωνία για τον Καθαρό Αέρα (Schone Lucht Akkoord)³. Μια σημαντική αιτία της κακής ποιότητας του αέρα είναι τα οχήματα που χρησιμοποιούν ορυκτά καύσιμα. Ως εκ τούτου, το 2014, στο πλαίσιο της πράσινης συμφωνίας για αστική εφοδιαστική μηδενικών εκπομπών (Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek), συμφωνήθηκε ότι από το 2025 και εξής θα καθιερωθεί η αστική εφοδιαστική μηδενικών εκπομπών⁴. Με τον τρόπο αυτόν μειώνονται οι εκπομπές από την οδική κυκλοφορία, βελτιώνεται η ποιότητα του αέρα στις πόλεις και εξασφαλίζεται η συμβολή στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Το 2019 η Συμφωνία για το Κλίμα (Klimaatakkoord) προέβλεπε την εισαγωγή ζωνών μηδενικών εκπομπών σε 30-40 δήμους για την αστική εφοδιαστική (επαγγελματικά οχήματα και φορτηγά)⁵. Το διάταγμα που αναφέρεται στη σημείωση 2 κατοχυρώνει νομικά τις ζώνες μηδενικών εκπομπών για τα επαγγελματικά οχήματα και τα φορτηγά. Με το διάταγμα της 29ης Ιουνίου 2023 για την τροποποίηση του κανονισμού για τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας και τα σήματα κυκλοφορίας του 1990 σε σχέση με τους προσωρινούς όρους και τις μεταβατικές διατάξεις για τις ζώνες μηδενικών εκπομπών (προσωρινό διάταγμα για τις ζώνες μηδενικών εκπομπών), δόθηκε περαιτέρω εξειδίκευση στους κανόνες για τις ζώνες μηδενικών εκπομπών για τα οχήματα αυτά⁶.

Εκτός από τα επαγγελματικά οχήματα και τα φορτηγά, τα ταξί που χρησιμοποιούν ορυκτά καύσιμα συμβάλλουν επίσης στο πρόβλημα της κακής ποιότητας του αέρα στις αστικές περιοχές. Ως εκ τούτου, το θεματολόγιο για την εφαρμογή της αστικής εφοδιαστικής προέβλεπε το 2021 ότι θα εξεταζόταν κατά πόσον οι ζώνες μηδενικών εκπομπών θα μπορούσαν να ισχύουν και για τα ταξί⁷. Οι ζώνες μηδενικών εκπομπών για επαγγελματικά οχήματα, φορτηγά και ταξί αποτελούν σημαντικό ενδιάμεσο βήμα προς μια πλήρως καθαρή οδική κυκλοφορία έως το 2050⁸.

Από το 2019 διεξάγονται διαβουλεύσεις μεταξύ των δήμων, της κεντρικής κυβέρνησης, των εκπροσώπων του τομέα των ταξί και άλλων δημόσιων και ιδιωτικών φορέων σχετικά με τις απαλλαγμένες από εκπομπές μεταφορές με ταξί. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την υπογραφή του πλαισίου συμφωνίας απαλλαγμένες από εκπομπές μεταφορές με ταξί (στο εξής: πλαίσιο συμφωνίας) τον Απρίλιο του 2022^{9,10}. Με την υπογραφή του εν λόγω πλαισίου συμφωνίας, η κεντρική κυβέρνηση εξέφρασε την πρόθεσή της να καταστήσει νομικά δυνατή την καθιέρωση ζωνών μηδενικών εκπομπών για τα ταξί. Το παρόν διάταγμα αποτελεί την ανάπτυξή του. Εκτός από την πρόθεση για τη νομική κατοχύρωση ζωνών μηδενικών εκπομπών, η υπογραφή του πλαισίου συμφωνίας περιλάμβανε επίσης συμφωνίες σχετικά με τη δέσμευση και τις αναγκαίες

διατάξεις για την οδική κυκλοφορία και του κανονισμού για τον αριθμό κυκλοφορίας σε σχέση με την εναρμόνιση των περιβαλλοντικών ζωνών (Επίσημη Εφημερίδα 2019, 398).

³ Πρακτικά της Βουλής II 2019-20, 30175, αριθ. 343.

⁴ Πρακτικά της Βουλής II 2014/15, 33043, αρ. 38.

⁵ Πρακτικά της Βουλής II 2018-19, 32813, αριθ. 342.

⁶ Διάταγμα της 29ης Ιουνίου 2023 για την τροποποίηση του κανονισμού για τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας και τα σήματα κυκλοφορίας του 1990 σε σχέση με τους προσωρινούς όρους και τις μεταβατικές διατάξεις για τις ζώνες μηδενικών εκπομπών (προσωρινό διάταγμα για τις ζώνες μηδενικών εκπομπών) (Επίσημη Εφημερίδα 2023, 241).

⁷ Πρακτικά της Βουλής II 2020/21, 31209, αρ. 226.

⁸ Πρακτικά της Βουλής II 2018-19, 32813, αριθ. 342.

⁹ Πρακτικά της Βουλής II 2022/23, 30175, αρ. 420.

¹⁰ Το πλαίσιο συμφωνίας υπογράφηκε από τη Royal Dutch Transport (KNV), τις Uber, Bolt, SchipholTaxi, ElaadNL, Leaseplan, την Ολλανδική Ένωση Βιώσιμης Ενέργειας (NVDE), τους δήμους του Άμστερνταμ, της Χάγης, του Αϊντχόβεν, του Ρότερνταμ, του Τίλμπουργκ και το Υπουργείο Διαχείρισης Υποδομών και Υδάτων.

δράσεις για την επίτευξη απαλλαγμένων από εκπομπές μεταφορών με ταξί. Για παράδειγμα, οι δήμοι διευκολύνουν τη διαθεσιμότητα επαρκών υποδομών φόρτισης και τα μέρη συνεργάζονται για εργαλεία επικοινωνίας για την ενημέρωση των εταιρειών, των οδηγών και των επιβατών ταξί σχετικά με τη δημιουργία ζωνών μηδενικών εκπομπών για τα ταξί.

2.2.2 Επιλογή ζωνών μηδενικών εκπομπών για ταξί

Το παρόν διάταγμα επιτρέπει στους δήμους να καθιερώσουν ζώνες μηδενικών εκπομπών για τα ταξί, βάσει των οποίων όλα τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ως ταξί μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2025 και κινούνται με ορυκτά καύσιμα μπορούν να αποκλείονται από την εν λόγω ζώνη. Μόνο τα ταξί μηδενικών εκπομπών, με κατηγορία εκπομπών Z, εξακολουθούν να επιτρέπεται να εισέρχονται στις ζώνες. Για τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί ως ταξί πριν από το 2026, θα ισχύσουν μεταβατικές ρυθμίσεις (βλέπε 2.2.4).

Η απόφαση να δοθεί στους δήμους η δυνατότητα απαγόρευσης των ταξί που ταξινομήθηκαν από την 1η Ιανουαρίου 2026 ελήφθη σε διαβούλευση με τους δήμους, τους εκπροσώπους του τομέα των ταξί και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη. Είναι σημαντικό η μετάβαση στις μεταφορές με ταξί μηδενικών εκπομπών να είναι εφικτή για τους φορείς εκμετάλλευσης. Ως εκ τούτου, πραγματοποιήθηκε σύγκριση σχετικά με το συνολικό κόστος ιδιοκτησίας (αγορά και κόστος χρήσης) των οχημάτων ταξί και, για τα περισσότερα μοντέλα, το συνολικό κόστος ιδιοκτησίας ενός μοντέλου μηδενικών εκπομπών είναι ήδη χαμηλότερο από εκείνο ενός συγκρίσιμου μοντέλου που χρησιμοποιεί ορυκτά καύσιμα. Το συνολικό κόστος ιδιοκτησίας των οχημάτων μηδενικών εκπομπών αναμένεται να μειωθεί ακόμη περισσότερο στο μέλλον. Εκτός από το κόστος ιδιοκτησίας, η μέση περίοδος απόσβεσης των ταξί και η διαθεσιμότητα μοντέλων μηδενικών εκπομπών ελήφθησαν υπόψη στην απόφαση να δοθεί στους δήμους η δυνατότητα απαγόρευσης των ταξί που ταξινομήθηκαν από την 1η Ιανουαρίου 2026.

Οι ζώνες μηδενικών εκπομπών αποτελούν σχετικά απλό μέσο για τους δήμους προκειμένου να μειώσουν τις εκπομπές από την κυκλοφορία, να βελτιώσουν την ποιότητα του αέρα και να μειώσουν την ηχορύπανση, με στόχο την αύξηση της ποιότητας ζωής στον δήμο τους. Η επιβολή των ζωνών αποτελεί σχετικά εύκολο εγχείρημα για τους δήμους με βάση τις πινακίδες κυκλοφορίας, για παράδειγμα με κάμερες και αυτόματη αναγνώριση πινακίδων κυκλοφορίας (Automatic Number Plate Recognition, ANPR). Εκτός από τους δήμους, τα άλλα μέρη του πλαισίου συμφωνίας εξέφρασαν επίσης την προτίμησή τους για ζώνες μηδενικών εκπομπών για την ενθάρρυνση των μεταφορών με ταξί μηδενικών εκπομπών.

Οι ζώνες μηδενικών εκπομπών για τα ταξί ευθυγραμμίζονται με τις ζώνες για τα επαγγελματικά οχήματα και τα φορτηγά. Μόνο δήμοι με ζώνη μηδενικών εκπομπών για επαγγελματικά οχήματα και φορτηγά μπορούν να δημιουργήσουν ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα ταξί, και η ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα ταξί σε έναν δήμο είναι γεωγραφικά η ίδια με εκείνη για τα επαγγελματικά οχήματα και τα φορτηγά. Αυτό συμβάλλει στη σαφήνεια της πολιτικής και διασφαλίζει ότι μπορούν να χρησιμοποιηθούν τα ίδια μέσα επιβολής, εξαιρέσεων και επικοινωνίας με τα επαγγελματικά οχήματα και τα φορτηγά.

Ένας άλλος λόγος για την επιλογή ζωνών μηδενικών εκπομπών είναι ότι εφαρμόζονται σε όλα τα ταξί. Δεν γίνεται διάκριση μεταξύ των ταξί πιάτσας (τα οποία σταματούν οι επιβάτες σε πιάτσα ταξί ή στον δρόμο) και των ταξί κλήσης (τα οποία τα καλούν οι πελάτες τηλεφωνικά ή μέσω εφαρμογής).

2.2.3 Επιπτώσεις των ζωνών μηδενικών εκπομπών στα ταξί

Υπάρχουν περισσότερα από 35 000 ταξί που λειτουργούν στις Κάτω Χώρες, κυρίως σε αστικές περιοχές.¹¹ Τα ταξί διανύουν περίπου τρεις φορές περισσότερα χιλιόμετρα

¹¹ Το ένα τέταρτο έως το ένα τρίτο των ταξί χρησιμοποιούνται για μεταφορά των καταναλωτών, ενώ τα υπόλοιπα ταξί χρησιμοποιούνται για τις λεγόμενες μεταφορές των ομάδων-στόχων: μεταφορά, για παράδειγμα, μαθητών, ηλικιωμένων και ασθενών.

ετησίως από τα κανονικά επιβατικά αυτοκίνητα και πάνω από το 60 % των ταξί κινούνται με ντίζελ¹². Ένα αυξανόμενο ποσοστό των ταξί είναι μηδενικών εκπομπών¹³. Η καθιέρωση ζωνών μηδενικών εκπομπών για τα ταξί μπορεί να επιταχύνει περαιτέρω τη μετάβαση σε μεταφορές με ταξί μηδενικών εκπομπών. Εάν καθιερωθεί ζώνη μηδενικών εκπομπών στην περιοχή όπου λειτουργούν οι φορείς εκμετάλλευσης ταξί, αυτό μπορεί να τους ενθαρρύνει να επιλέξουν ένα όχημα μηδενικών εκπομπών (νωρίτερα).

Οι ζώνες μηδενικών εκπομπών για τα ταξί έχουν θετικό αντίκτυπο στους ανθρώπους, τα ζώα και τα φυτά στις περιοχές όπου δραστηριοποιούνται τα ταξί. Οι ζώνες μειώνουν τον αριθμό των ταξί που κινούνται με ορυκτά καύσιμα, με αποτέλεσμα τη μείωση των εκπομπών κυκλοφορίας, τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, τη μείωση της ηχορύπανσης και, ως εκ τούτου, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις αστικές περιοχές. Οι ζώνες μηδενικών εκπομπών συμβάλλουν επίσης στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Η ακριβής συμβολή των ζωνών μηδενικών εκπομπών για τα ταξί στους στόχους αυτούς εξαρτάται από τον αριθμό των δήμων που επιλέγουν να καθιερώσουν μια τέτοια ζώνη, το μέγεθος των ζωνών και τις τοπικές συνθήκες κυκλοφορίας. Υπογράφοντας το πλαίσιο συμφωνίας, οι δήμοι του Άμστερνταμ, της Χάγης, του Αϊντχόβεν, του Ρότερνταμ και του Τίλμπουργκ εξέφρασαν την πρόθεσή τους να καθιερώσουν ζώνη. Ο δήμος Haarlemmermeer έχει εν τω μεταξύ ενταχθεί σε αυτούς τους δήμους. Αυτό σημαίνει ότι καλύπτεται ένα μεγάλο μέρος της αγοράς ταξί¹⁴. Περισσότεροι δήμοι ενδέχεται να ακολουθήσουν.

Εάν οι δήμοι θεσπίσουν ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα ταξί, αυτό θα επηρεάσει τους φορείς εκμετάλλευσης ταξί που κινούνται στη ζώνη. Οι φορείς εκμετάλλευσης που εξακολουθούν να οδηγούν ταξί που κινούνται με ορυκτά καύσιμα πρέπει να επενδύσουν σε μοντέλο μηδενικών εκπομπών, εάν επιθυμούν να συνεχίσουν να οδηγούν στη ζώνη. Οι μεταβατικές ρυθμίσεις ευθυγραμμίζονται όσο το δυνατόν περισσότερο με το φυσικό χρονοδιάγραμμα επενδύσεων των φορέων εκμετάλλευσης (βλ. 2.2.4). Για τα περισσότερα μοντέλα, το κόστος ιδιοκτησίας ενός ταξί μηδενικών εκπομπών είναι ήδη χαμηλότερο από εκείνο ενός συγκρίσιμου μοντέλου που χρησιμοποιεί ορυκτά καύσιμα. Το κόστος αγοράς μπορεί να είναι υψηλότερο σε ορισμένες περιπτώσεις, αλλά οι φορείς εκμετάλλευσης θα ανακτήσουν αυτό το κόστος¹⁵.

Οι φορείς εκμετάλλευσης ταξί που οδηγούν στις ζώνες αλλά δεν μπορούν (ακόμη) να πληρούν τις απαιτήσεις πρόσβασης μπορούν να υποβάλουν αίτηση εξαίρεσης σε ορισμένες περιπτώσεις. Με την εφαρμογή εναρμονισμένης πολιτικής εξαίρεσεων και τη δημιουργία κεντρικής υπηρεσίας για τις αιτήσεις εξαίρεσης, οι δήμοι προσπαθούν να διατηρήσουν σε χαμηλά επίπεδα τον κανονιστικό και διοικητικό φόρτο για τους φορείς εκμετάλλευσης (βλ. 2.4).

Για τους δήμους που καθιερώνουν ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα ταξί, αυτό σημαίνει ότι πρέπει να την επιβάλλουν (βλ. 2.5). Οι δήμοι πρέπει επίσης να αναπτύξουν πολιτική εξαίρεσεων. Οι δήμοι που προτίθενται να καθιερώσουν ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα ταξί δήλωσαν ότι επιθυμούν να αναθέσουν την αρμοδιότητα χορήγησης εξαίρεσεων στην κεντρική υπηρεσία εξαίρεσεων από ζώνες μηδενικών εκπομπών (Centraal Loket ontheffingen nul-emissiezones), η οποία συγκροτείται στο πλαίσιο της ατζέντας εφαρμογής της αστικής εφοδιαστικής (βλ. 2.4).

Οι δήμοι είναι ελεύθεροι να αποφασίσουν αν επιθυμούν να καθιερώσουν ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα ταξί. Στη συνέχεια, η δημιουργία μιας ζώνης πραγματοποιείται με

¹² Πηγές: Στατιστική Υπηρεσία Κάτω Χωρών (CBS) και Ολλανδική Αρχή Οχημάτων (RDW).

¹³ Τον Σεπτέμβριο του 2024, πάνω από το 26 % του συνολικού αριθμού των ταξί ήταν απαλλαγμένα από εκπομπές, σε σύγκριση με 16 % πριν από 1,5 έτος. Περισσότερα από τα μισά οχήματα που αγοράστηκαν πρόσφατα και ταξινομήθηκαν ως ταξί κατά τους πρώτους μήνες του 2024 είναι μηδενικών εκπομπών. Πηγή: RDW.

¹⁴ Ο ακριβής αριθμός των ταξί που δραστηριοποιούνται σε κάθε δήμο δεν είναι γνωστός. Μια ανάλυση από το CBS δείχνει ότι τα περισσότερα χιλιόμετρα με χρήση ταξί διανύονται στο Άμστερνταμ και ότι σχεδόν τα μισά από όλα τα χιλιόμετρα με χρήση ταξί διανύονται από κοινού στις επαρχίες Βόρεια Ολλανδία, Νότια Ολλανδία και Noord-Brabant.

¹⁵ Στις μεταφορές των ομάδων-στόχων, οι συμβατικές συμφωνίες καθορίζουν το χρονοδιάγραμμα της επένδυσης και τους χρόνους ανάκτησης του κόστους αγοράς.

διάταγμα οδικής κυκλοφορίας. Στο εν λόγω διάταγμα, ο δήμος τεκμηριώνει την αποτελεσματικότητα και την αναλογικότητα μιας ζώνης, εξετάζει τις επιπτώσεις για τους κατοίκους και τους φορείς εκμετάλλευσης ταξί και τους οδηγούς και εξετάζει κατά πόσον πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις. Επιπλέον, ο δήμος εξετάζει την καθιέρωση ζώνης μηδενικών εκπομπών για τα ταξί έναντι άλλων μέτρων που μπορούν να βελτιώσουν την ποιότητα του αέρα και την ποιότητα ζωής. Οι δήμοι που υπέγραψαν το πλαίσιο συμφωνίας, σε συνεννόηση με την KNV και τους τοπικούς φορείς εκμετάλλευσης ταξί, εκπόνησαν σχέδιο δράσης για την καθιέρωση ζώνης μηδενικών εκπομπών για τα ταξί. Οι απαιτήσεις που ισχύουν για την έκδοση διατάγματος για την οδική κυκλοφορία διασφαλίζουν επίσης ότι οι δήμοι λαμβάνουν την απόφαση για την καθιέρωση ζώνης μηδενικών εκπομπών για τα ταξί με τη δέουσα προσοχή. Το έργο συνεργασίας με ομάδα εμπειρογνομόνων για την αστική εφοδιαστική (SPES) υποστηρίζει τους δήμους στην κατάρτιση διαταγμάτων περί οδικής κυκλοφορίας και καθιστά διαθέσιμα υποδείγματα διαταγμάτων.

2.2.4 Μεταβατικές ρυθμίσεις για τα ταξί που έχουν ταξινομηθεί πριν από το 2026

Οι φορείς εκμετάλλευσης ταξί οι οποίοι έχουν επενδύσει σε όχημα που κινείται με ορυκτά καύσιμα τα τελευταία χρόνια θα πρέπει να έχουν στη διάθεσή τους περισσότερα έτη για να κάνουν τη μετάβαση σε μια έκδοση ταξί χωρίς εκπομπές. Οι απαιτήσεις πρόσβασης για τις ζώνες μηδενικών εκπομπών για τα ταξί είναι οι εξής:

- όλα τα οχήματα, καινούργια ή μεταχειρισμένα, ταξινομημένα ως ταξί από την 1η Ιανουαρίου 2026, πρέπει να είναι απαλλαγμένα από εκπομπές για να κυκλοφορούν στη ζώνη
- τα ταξί κατηγορίας εκπομπών 5 που έχουν ταξινομηθεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 2026 έχουν πρόσβαση στη ζώνη έως την 1η Ιανουαρίου 2027
- τα ταξί κατηγορίας εκπομπών 6 που έχουν ταξινομηθεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 2026 έχουν πρόσβαση στη ζώνη έως την 1η Ιανουαρίου 2029¹⁶.

Οι απαιτήσεις πρόσβασης καταρτίστηκαν σε διαβούλευση με τα μέρη του πλαισίου συμφωνίας. Επιδιώχθηκε ισορροπία μεταξύ της επίτευξης ουσιαστικής συμβολής στη μείωση των εκπομπών από την οδική κυκλοφορία, αφενός, και της σκοπιμότητας για τους φορείς εκμετάλλευσης ταξί, αφετέρου. Ελήφθησαν υπόψη το συνολικό κόστος ιδιοκτησίας, η περίοδος απόσβεσης των ταξί και η διαθεσιμότητα των ταξί μηδενικών εκπομπών.

Οι απαιτήσεις πρόσβασης ισχύουν για όλες τις ζώνες μηδενικών εκπομπών για τα ταξί, ανεξάρτητα από το πότε ένας δήμος εισάγει μια τέτοια ζώνη.

2.3 Εξαίρεση για ταξί με δυνατότητα πρόσβασης για αναπηρικά αμαξίδια

Οι ιδιοκτήτες ταξί με δυνατότητα πρόσβασης για αναπηρικά αμαξίδια συχνά δεν είναι ακόμη σε θέση να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις πρόσβασης των ζωνών μηδενικών εκπομπών. Οικονομικά προσιτά ταξί με μηδενικές εκπομπές που είναι προσβάσιμα σε αναπηρικά αμαξίδια δεν είναι ακόμη επαρκώς διαθέσιμα. Ως εκ τούτου, τα ταξί με δυνατότητα πρόσβασης για αναπηρικά αμαξίδια εξαιρούνται από την απαγόρευση κυκλοφορίας στις ζώνες μηδενικών εκπομπών για τα ταξί έως το 2030. Τα ταξί με δυνατότητα πρόσβασης για αναπηρικά αμαξίδια προσδιορίζονται στο μητρώο οχημάτων με τον κωδικό αμαξώματος SH, ως ειδική ονομασία για τα ταξί με δυνατότητα πρόσβασης για αναπηρικά αμαξίδια, ή με τους κωδικούς ειδικότητας 70, 145, 146, 147 ή 149. Η λήξη της εξαίρεσης θα επανεξεταστεί το 2028 προκειμένου να καθοριστεί αν θα είναι διαθέσιμα επαρκή οικονομικά προσιτά μοντέλα μηδενικών εκπομπών από το 2030 και μετά.

2.4 Εναρμονισμένη πολιτική εξαιρέσεων

¹⁶ Η κατηγορία εκπομπών δείχνει πόσο ρυπογόνο είναι ένα όχημα. Σε γενικές γραμμές, όσο υψηλότερη είναι η κατηγορία εκπομπών, τόσο λιγότεροι ρύποι εκπέμπονται.

Εκτός από τους ιδιοκτήτες ταξί με δυνατότητα πρόσβασης για αναπηρικά αμαξίδια, είναι επίσης πιθανό να υπάρχουν και άλλοι φορείς εκμετάλλευσης ταξί που δεν μπορούν (ακόμη) να πληρούν τις απαιτήσεις πρόσβασης των ζωνών μηδενικών εκπομπών. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι ιδιοκτήτες των εν λόγω ταξί μπορούν να υποβάλουν αίτηση εξαίρεσης για την οδήγηση στις ζώνες μηδενικών εκπομπών. Δεν είναι σκόπιμο οι φορείς εκμετάλλευσης σε διαφορετικούς δήμους να αντιμετωπίζουν διαφορετικές πολιτικές εξαιρέσεων και διαφορετικές διαδικασίες υποβολής αιτήσεων. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο οι δήμοι που πρόκειται να καθιερώσουν ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα ταξί, από κοινού με το Υπουργείο Διαχείρισης Υποδομών και Υδάτων, συμφωνούν σε μια εναρμονισμένη πολιτική εξαιρέσεων που θα εφαρμόζεται από κοινού από τους δήμους. Αυτό αφορά, για παράδειγμα, ημερήσιες εξαιρέσεις για την είσοδο σε ζώνη μηδενικών εκπομπών αρκετές φορές ετησίως. Επιπλέον, συνάπτονται συμφωνίες σχετικά με τη χορήγηση εξαιρέσεων για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, για παράδειγμα, εάν ένας φορέας εκμετάλλευσης βρίσκεται σε κατάσταση πτώχευσης ή εάν ένας φορέας εκμετάλλευσης έχει αγοράσει όχημα χωρίς εκπομπές το οποίο δεν έχει ακόμη παραδοθεί.

Εξετάζεται επίσης η μεταφορά ομάδων-στόχων, δηλαδή η μεταφορά μαθητών, ηλικιωμένων και ασθενών, η οποία πραγματοποιείται με ταξί. Οι δήμοι που προτίθενται να θεσπίσουν ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα ταξί προκηρύσσουν διαγωνισμό για τη μεταφορά των ομάδων-στόχων τους σε βάση μηδενικών εκπομπών. Ωστόσο, υπάρχουν επίσης μεταφορές ομάδων-στόχων που πραγματοποιούνται στις ζώνες, οι οποίες, για παράδειγμα, πραγματοποιούνται από τους γύρω δήμους ή από άλλα μέρη. Ορισμένες από αυτές τις μεταφορές ενδέχεται να μη συμμορφώνονται (ακόμη) με τις απαιτήσεις πρόσβασης των ζωνών μηδενικών εκπομπών λόγω εν ισχύ συμφωνιών με τον πελάτη τους. Για λογαριασμό του Υπουργείου Διαχείρισης Υποδομών και Υδάτων και των δήμων που θα καθιερώσουν ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα ταξί, καταρτίστηκε απογραφή της ομάδας αυτής. Οι δήμοι συνεργάζονται και διαβουλεύονται με τον κλάδο για την ανάπτυξη των προϋποθέσεων για τη χορήγηση εξαίρεσης.

Οι εξαιρέσεις θα αξιολογούνται από την κεντρική υπηρεσία εξαιρέσεων από ζώνες μηδενικών εκπομπών, η οποία συγκροτείται στο πλαίσιο της ατζέντας εφαρμογής της αστικής εφοδιαστικής. Οι δήμοι που καθιερώνουν ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα ταξί έχουν δηλώσει ότι θα αναθέσουν την αρμοδιότητα χορήγησης εξαιρέσεων στην κεντρική υπηρεσία. Στη συνέχεια, οι φορείς εκμετάλλευσης μπορούν να μεταβούν στην εν λόγω υπηρεσία για να υποβάλουν αίτηση για εξαίρεση για έναν ή περισσότερους δήμους με ζώνη μηδενικών εκπομπών. Με τον τρόπο αυτόν διασφαλίζεται η ομοιομορφία στην πολιτική εξαιρέσεων, η σαφήνεια και η μείωση του διοικητικού φόρτου για τους φορείς εκμετάλλευσης ταξί και τους ίδιους τους δήμους.

2.5 Εφαρμογή, εποπτεία και επιβολή

Ο έλεγχος κατά την είσοδο σε ζώνη μηδενικών εκπομπών πραγματοποιείται από τον δήμο με βάση την πινακίδα κυκλοφορίας, συνήθως με κάμερες και αυτόματα αναγνώριση πινακίδων κυκλοφορίας (ANPR) ή μέσω της τοποθέτησης ειδικών ανακριτικών υπαλλήλων. Η παραβίαση της απαγόρευσης κυκλοφορίας σε ζώνη μηδενικών εκπομπών μπορεί να οδηγήσει στην επιβολή προστίμου σύμφωνα με τον νόμο περί διοικητικής επιβολής των κανονισμών οδικής κυκλοφορίας (νόμος Mulder). Ο υπουργός Δικαιοσύνης και Ασφάλειας προωθεί την ένταξη του εν λόγω αδικήματος στον νόμο Mulder ως αδίκημα που επισύρει πρόστιμο.

2.6 Διοικητικός φόρτος και δαπάνες συμμόρφωσης

Στις Κάτω Χώρες χρησιμοποιούνται περίπου 10 000 ταξί για τη μεταφορά καταναλωτών¹⁷. Τα τρία τέταρτα από αυτά πιθανότατα κινούνται (ενίοτε) εντός των

¹⁷ Για τα ταξί που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά ομάδων-στόχων, η κεντρική κυβέρνηση και οι δήμοι επιδιώκουν μεταφορές ομάδων-στόχων χωρίς εκπομπές έως το 2025. Ενδέχεται να εξακολουθούν να υπάρχουν μεταφορές ομάδων-στόχων που δεν είναι ακόμη απαλλαγμένες από εκπομπές και οι οποίες λειτουργούν στις ζώνες μηδενικών εκπομπών για τα ταξί. Οι δήμοι που πρόκειται να δημιουργήσουν ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα ταξί επεξεργάζονται τις προϋποθέσεις για τη χορήγηση εξαίρεσης για την εν λόγω ομάδα.

δήμων που σχεδιάζουν να δημιουργήσουν ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα ταξί. Πάνω από το 26 % όλων των ταξί είχαν ήδη μηδενικές εκπομπές τον Σεπτέμβριο του 2024, και το ποσοστό αυτό είναι ακόμη υψηλότερο στους δήμους που σχεδιάζουν να δημιουργήσουν ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα ταξί. Η συντριπτική πλειονότητα των υπόλοιπων ταξί είναι κατηγορίας εκπομπών 5 ή 6. Οι ιδιοκτήτες των εν λόγω ταξί θα μπορούν να κάνουν χρήση των μεταβατικών ρυθμίσεων κατά τα προσεχή έτη. Εάν ούτως ή άλλως πρόκειται να επενδύσουν σε νέο όχημα (λόγω της περιόδου απόσβεσης του οχήματός τους), η καθιέρωση ζωνών μηδενικών εκπομπών για τα ταξί θα τους ενθαρρύνει να επιλέξουν ένα όχημα μηδενικών εκπομπών. Το παρόν διάταγμα δεν δημιουργεί πρόσθετο διοικητικό φόρτο ή κόστος συμμόρφωσης για την εν λόγω ομάδα.

Υπάρχει μια μικρή ομάδα φορέων εκμετάλλευσης, μια πρόχειρη εκτίμηση κυμαίνεται μεταξύ 500 και 700, για τους οποίους αυτό δεν ισχύει. Εάν επιθυμούν να κινούνται σε ζώνη μηδενικών εκπομπών, θα πρέπει να επενδύσουν σε όχημα μηδενικών εκπομπών εκ των προτέρων και, ως εκ τούτου, θα έχουν πρόσθετο διοικητικό φόρτο και κόστος συμμόρφωσης. Οι δαπάνες αυτές συνίστανται στην αγορά καινούργιου οχήματος και στις δαπάνες που ενδέχεται να προκύψουν για την ταξινόμηση του οχήματος αυτού ως ταξί και για τη μεταβίβαση του αριθμού κυκλοφορίας στον δήμο. Λαμβάνοντας υπόψη μία ώρα εργασίας και ωρομίσθιο 47 EUR, ο μέγιστος συνολικός διοικητικός φόρτος για την εν λόγω ομάδα φορέων εκμετάλλευσης ανέρχεται συνολικά σε 32 900 EUR (700 x 47 EUR) σε εφάπαξ βάση.

Εκτός από τη μικρή ομάδα φορέων εκμετάλλευσης που επενδύουν εκ των προτέρων σε όχημα μηδενικών εκπομπών, υπάρχουν δαπάνες που συνδέονται με την υποβολή αίτησης εξαίρεσης για τους επιλέξιμους φορείς εκμετάλλευσης. Ο αριθμός των αναμενόμενων εξαίρεσεων και η διαδικασία υποβολής αιτήσεων θα αξιολογηθούν περαιτέρω. Αναμένεται ότι θα υποβάλλονται μερικές εκατοντάδες αιτήσεις εξαίρεσης ετησίως. Λαμβάνοντας υπόψη 300 αιτήσεις εξαίρεσης ετησίως, για τη διεκπεραίωση καθεμιάς εξ αυτών απαιτείται κατά μέσο όρο μισή ώρα, ο διοικητικός φόρτος ανέρχεται σε 7 050 EUR ετησίως.

3. Το περιεχόμενο νέας οδικής σήμανσης για τις περιβαλλοντικές ζώνες και τις ζώνες μηδενικών εκπομπών

3.1 Εισαγωγή και πλαίσιο της νέας οδικής σήμανσης και των σχετικών συμπληρωματικών σημάνσεων

Το παρόν μέρος των επεξηγηματικών σημειώσεων αφορά την προσαρμογή οδικών σημάτων για περιβαλλοντική ζώνη ή ζώνη μηδενικών εκπομπών.

Τόσο οι περιβαλλοντικές ζώνες όσο και οι ζώνες μηδενικών εκπομπών αποτελούν μέσο επίτευξης των στόχων για το κλίμα και την ποιότητα του αέρα. Για να είναι δυνατή η δημιουργία μιας τέτοιας ζώνης, απαιτείται οδικό σήμα που να υποδεικνύει τη ζώνη και να προσδιορίζει τα οχήματα στα οποία εφαρμόζεται η ζώνη. Το παρόν διάταγμα αντικαθιστά τα προηγούμενα οδικά σήματα για τις περιβαλλοντικές ζώνες και τις ζώνες μηδενικών εκπομπών με ένα νέο μελλοντικά βιώσιμο οδικό σήμα και με συναφή συμπληρωματικά σήματα.

Ο λόγος για την προσαρμογή των οδικών σημάτων είναι τριπλός:

- Κατ' αρχάς, το προηγούμενο οδικό σήμα¹⁸ για ζώνη μηδενικών εκπομπών (C22c) έχει σχεδιαστεί ειδικά για να απαγορεύει τα επαγγελματικά οχήματα και τα φορτηγά. Λόγω της εμφάνισης αυτού του σήματος, δεν μπορούν να προστεθούν άλλες κατηγορίες οχημάτων. Αυτό αποτελεί πλέον πρόβλημα καθώς τα ταξί, βλ. ενότητα 2, μπορούν επίσης να συμπεριληφθούν στις ζώνες μηδενικών εκπομπών. Προκειμένου να είναι δυνατή η προσθήκη ταξί, και ενδεχομένως άλλων οχημάτων στο μέλλον, έχει πλέον σχεδιαστεί ένα γενικότερο σήμα. Το προηγούμενο οδικό σήμα για τις ζώνες μηδενικών εκπομπών ήταν πρακτικά και νομικά ακατάλληλο για κατηγορίες οχημάτων εκτός των επαγγελματικών οχημάτων και των φορτηγών που απεικονίζονται σε αυτό.
- Ένας άλλος λόγος για την προσαρμογή των (συμπληρωματικών) σημάτων είναι το γεγονός ότι, αν καθιερωνόταν μία ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα επαγγελματικά οχήματα και τα φορτηγά με τα παλαιά σήματα και μία περιβαλλοντική ζώνη για τα ντιζελοκίνητα επιβατικά αυτοκίνητα, θα υπήρχε σύγκρουση των διαφορετικών (συμπληρωματικών) σημάτων όσον αφορά τα επαγγελματικά οχήματα. Με την προσαρμογή των σημάτων, μπορούν να δημιουργηθούν τόσο μία ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα επαγγελματικά οχήματα και τα φορτηγά όσο και μία περιβαλλοντική ζώνη για τα ντιζελοκίνητα επιβατικά αυτοκίνητα.
- Τέλος, η συνύπαρξη δύο κύριων σημάτων με διαφορετικά συμπληρωματικά σήματα θα οδηγούσε σε σύγχυση σήμανσης και έλλειψη σαφήνειας για τον χρήστη του οδικού δικτύου.

Η νέα οδική σήμανση θα χρησιμοποιείται για όλες τις ζώνες που σχετίζονται με τις εκπομπές και περιλαμβάνονται στον RVV 1990. Το γεγονός αυτό καθιστά δυνατή τη σήμανση τόσο μιας περιβαλλοντικής ζώνης όσο και μιας ζώνης μηδενικών εκπομπών μέσω των σχετικών συμπληρωματικών σημάτων. Η οδική σήμανση είναι μελλοντικά βιώσιμη, έτσι ώστε, χωρίς αλλαγή του κύριου σήματος, να είναι τελικά δυνατή η καθιέρωση ζώνης μηδενικών εκπομπών και για άλλες κατηγορίες οχημάτων¹⁹. Το παρόν διάταγμα καθιστά δυνατή την προσθήκη ταξί στο καθεστώς πρόσβασης στη ζώνη μηδενικών εκπομπών.

¹⁸ Διάταγμα της 29ης Οκτωβρίου 2019 για την τροποποίηση του κανονισμού για τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας και τα σήματα κυκλοφορίας του 1990, του διατάγματος περί διοικητικών διατάξεων για την οδική κυκλοφορία και του κανονισμού για τον αριθμό κυκλοφορίας σε σχέση με την εναρμόνιση των περιβαλλοντικών ζωνών (Επίσημη Εφημερίδα 2019, 398).

¹⁹ Η καθιέρωση ζώνης μηδενικών εκπομπών για νέες κατηγορίες οχημάτων είναι δυνατή μόνο μετά την τροποποίηση του κειμένου και της περιγραφής της οδικής σήμανσης στον RVV 1990. Με αυτό το νέο μελλοντικά βιώσιμο σχέδιο, τόσο ο διοικητικός φόρτος όσο και το δημοτικό κόστος μειώνονται σε σύγκριση με το ισχύον σύστημα. Το παρόν διάταγμα καθιστά δυνατή την καθιέρωση ζώνης μηδενικών εκπομπών για τα ταξί.

Επιπλέον, η παρούσα τροποποίηση αποσυνδέει την περιβαλλοντική ζώνη για τα ντιζελοκίνητα επιβατικά αυτοκίνητα από τα επαγγελματικά οχήματα, καθιστώντας δυνατή τη διατήρηση χωριστής περιβαλλοντικής ζώνης για τα επιβατικά αυτοκίνητα ή τη δημιουργία μιας τέτοιας ζώνης σε συνδυασμό με ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα επαγγελματικά οχήματα και τα φορτηγά.

Ανεξάρτητες εξελίξεις

Με εξαίρεση τα ταξί, η νέα οδική σήμανση δεν επηρεάζει τα υφιστάμενα καθεστώτα πρόσβασης ή τις σχετικές συμφωνίες²⁰. Έως το 2025, ορισμένα συμπληρωματικά σήματα θα έχουν ήδη καταργηθεί²¹. Δεδομένου ότι το παρόν διάταγμα αρχίζει να ισχύει μετά την ημερομηνία αυτή, τα εν λόγω σήματα δεν χρειάζεται να αντικατασταθούν από νέα συμπληρωματικά σήματα. Αυτά είναι τα συμπληρωματικά σήματα C22a1, C22a4, C22a6 και C22a8.

3.2 Συνοπτική περιγραφή

Η νέα οδική σήμανση αποτελείται από ένα κύριο σήμα που αποτελεί παραλλαγή υφιστάμενου σήματος απαγόρευσης (C6: απαγόρευση κυκλοφορίας για μηχανοκίνητα οχήματα με περισσότερους από δύο τροχούς). Αυτό αντικαθιστά τα υφιστάμενα οδικά σήματα για τις περιβαλλοντικές ζώνες και τις ζώνες μηδενικών εκπομπών με ενιαίο οδικό σήμα το οποίο δηλώνει απαγόρευση κυκλοφορίας για οχήματα λόγω των απαιτήσεων εκπομπών. Πρόκειται για σήμα απαγόρευσης με την εικόνα ενός αυτοκινήτου και καπνού. Όπως και στο ισχύον σύστημα περιβαλλοντικών ζωνών και ζωνών μηδενικών εκπομπών, αυτό το οδικό σήμα συνδυάζεται πάντα με ένα ή περισσότερα συμπληρωματικά σήματα που παρουσιάζουν συνδυασμούς κατηγοριών οχημάτων, κατηγοριών εκπομπών και καυσίμων. Τα συμπληρωματικά σήματα αναφέρουν σε ποιες κατηγορίες οχημάτων με ποια κατηγορία εκπομπών εφαρμόζεται η ζώνη (καθεστώς πρόσβασης).

Νέο οδικό σήμα και συμπληρωματικά σήματα καλύτερα ευθυγραμμισμένα με τον BABW και τον RVV 1990.

Το νέο οδικό σήμα και τα συναφή συμπληρωματικά σήματα είναι καλύτερα από τα προηγούμενα σήματα για τις περιβαλλοντικές ζώνες, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες για τα σήματα και τα συμπληρωματικά σήματα στο BABW [άρθρο 8 παράγραφος 2 στοιχείο β)] και στον RVV 1990 [άρθρο 67 παράγραφος 1 στοιχείο β)].

Τα συμπληρωματικά σήματα αναφέρουν για ποια οχήματα ισχύει η απαγόρευση κυκλοφορίας. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με τα προηγούμενα σήματα που έδειχναν ποια οχήματα επιτρέπονταν. Στο νέο σύστημα, τα συμπληρωματικά σήματα αναφέρουν πάντα σε ποια οχήματα και υπό ποιες συνθήκες (ποια κατηγορία εκπομπών) ισχύει η απαγόρευση κυκλοφορίας. Τα χρώματα των κατηγοριών εκπομπών που αναγράφονται στα συμπληρωματικά σήματα είναι σύμφωνα με το υφιστάμενο σύστημα του RVV 1990.

Με το παρόν διάταγμα καταργείται από την 1η Ιανουαρίου 2026 το υφιστάμενο σήμα, όπως αυτό έχει καθοριστεί για τις ζώνες μηδενικών εκπομπών και τις περιβαλλοντικές ζώνες με συναφή συμπληρωματικά σήματα, και εφαρμόζεται το νέο οδικό σήμα με συναφή συμπληρωματικά σήματα, όπως ορίζεται στο παράρτημα 1 του άρθρου Ι μέρος Ε παράγραφος 2 του παρόντος διατάγματος.

Το παρόν διάταγμα αρχίζει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 2026. Το σήμα υπόκειται σε προσωρινό μεταβατικό μέτρο 6 μηνών για τους δήμους με υφιστάμενη περιβαλλοντική

²⁰ Διάταγμα της 29ης Ιουνίου 2023 για την τροποποίηση του κανονισμού για τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας και τα σήματα κυκλοφορίας του 1990 σε σχέση με τους προσωρινούς όρους και τις μεταβατικές διατάξεις για τις ζώνες μηδενικών εκπομπών (προσωρινό διάταγμα για τις ζώνες μηδενικών εκπομπών) (Επίσημη Εφημερίδα 2023, 241).

²¹ Βλ. άρθρο 86δ παράγραφοι 2 (παλαιά) και 3 (παλαιά) του RVV 1990.

ζώνη. Οι δήμοι που έχουν ήδη περιβαλλοντική ζώνη για επαγγελματικά οχήματα και φορτηγά την 1η Ιανουαρίου 2026 πρέπει να έχουν τοποθετήσει τα νέα (συμπληρωματικά) σήματα και, εάν είναι απαραίτητο, να έχουν εκδώσει νέο διάταγμα περί οδικής κυκλοφορίας, έως την 1η Ιουλίου 2026. Με τον τρόπο αυτόν, οι δήμοι έχουν αρκετό χρόνο να τοποθετήσουν τα σωστά σήματα χωρίς να παραμείνουν διαφορετικά σήματα με το ίδιο νόημα στο οδικό δίκτυο για μεγάλο χρονικό διάστημα.

3.3 Αντίκτυπος

Η εισαγωγή του νέου οδικού σήματος και των συναφών συμπληρωματικών σημάτων για τις περιβαλλοντικές ζώνες και τις ζώνες μηδενικών εκπομπών λύνει τρία προβλήματα. Πρώτον, θα είναι δυνατή τελικά η προσθήκη νέων κατηγοριών οχημάτων, αρχής γενομένης από ταξί, στη σήμανση των ζωνών μηδενικών εκπομπών. Επιπλέον, θα είναι δυνατή η καθιέρωση περιβαλλοντικής ζώνης αποκλειστικά για τα ντιζελοκίνητα επιβατικά αυτοκίνητα σε περιοχές όπου τα επαγγελματικά οχήματα υπόκεινται σε ζώνη μηδενικών εκπομπών. Τέλος, θα αποφευχθεί η σύγχυση οδικών σημάτων με συμπληρωματικά σήματα. Για μια περιβαλλοντική ζώνη και μια ζώνη μηδενικών εκπομπών αρκεί ένα σήμα με ένα ή περισσότερα συμπληρωματικά σήματα.

3.4 Εφαρμογή, εποπτεία και επιβολή

Το νέο οδικό σήμα και τα συναφή συμπληρωματικά σήματα τίθενται σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2026. Από τη δημοσίευση του διατάγματος, πραγματοποιούνται ενημερωτικές εκστρατείες για την αύξηση της ενημέρωσης σχετικά με τη νέα σήμανση. Οι ιδιοκτήτες οχημάτων ενημερώνονται στους εθνικούς δικτυακούς τόπους για τις περιβαλλοντικές ζώνες και τις ζώνες μηδενικών εκπομπών (www.milieuzones.nl και www.opwegnaarzes.nl) σχετικά με τις περιβαλλοντικές ζώνες και τις ζώνες μηδενικών εκπομπών που καθιερώνονται από τους δήμους, τους εφαρμοστέους κανόνες και τη σχετική σήμανση. Οι εν λόγω δικτυακοί τόποι παρέχουν επίσης επισκόπηση των περιβαλλοντικών ζωνών και των ζωνών μηδενικών εκπομπών και του συνδυασμού του νέου κύριου σήματος με τα νέα συμπληρωματικά σήματα.

Η επικοινωνία δεν πρέπει να προέρχεται μόνο από την εθνική κυβέρνηση. Οι επιμέρους δήμοι και οι βιομηχανικές ενώσεις θα εμπλέξουν τις δικές τους εκλογικές περιφέρειες στη νέα σήμανση των περιβαλλοντικών ζωνών και των ζωνών μηδενικών εκπομπών και θα τις ενημερώνουν αναλόγως.

3.5 Οικονομικές επιπτώσεις

Οι δήμοι που επιλέγουν να καθιερώσουν περιβαλλοντική ζώνη ή ζώνη μηδενικών εκπομπών μπορούν να υπολογίσουν κατ'εκτίμηση τις οικονομικές επιπτώσεις και τον διοικητικό φόρτο που συνεπάγεται η αλλαγή αυτή. Η έκταση αυτών των επιπτώσεων εξαρτάται από τη συγκεκριμένη διαδικασία λήψης αποφάσεων, αλλά προς το παρόν εκτιμάται ότι είναι περιορισμένη, καθώς οι δήμοι που επιθυμούν να καθιερώσουν ζώνη μηδενικών εκπομπών από το 2025 και μετά θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να επενδύσουν στην αντικατάσταση και εγκατάσταση του σήματος για τη ζώνη μηδενικών εκπομπών. Οι δήμοι που διατηρούν μόνο μια περιβαλλοντική ζώνη πρέπει επίσης να εισαγάγουν νέα σήμανση. Δεδομένου ότι πολλοί από αυτούς τους δήμους αустηροποιούν ούτως ή άλλως τις απαιτήσεις πρόσβασης το δεδομένο χρονικό διάστημα, η νέα σήμανση είναι ήδη μέρος του σχεδιασμού.

4. Συζήτηση, παροχή συμβουλών, διαβούλευση, προκαταρκτικός έλεγχος και κοινοποίηση

Πριν από την έκδοση του παρόντος διατάγματος, η σήμανση συζητήθηκε με τους δήμους, την Εθνική Υπηρεσία Σηματοδότησης (NBd), το Υπουργείο Δικαιοσύνης και Ασφάλειας, την Κεντρική Υπηρεσία Επεξεργασίας της Εισαγγελίας (CVOM) και την Rijkswaterstaat.

Εξετάστηκαν επίσης οι ευρωπαϊκές εξελίξεις όσον αφορά την εναρμόνιση της σήμανσης για περιοχές με περιορισμένη πρόσβαση στην οδική κυκλοφορία. Πρόκειται για συμβουλές σχετικά με τη χρήση κύριου σήματος στο οποίο απεικονίζεται η *μπροστινή όψη* ενός αυτοκινήτου με καυσαέρια (όπως φαίνεται στο υφιστάμενο κύριο σήμα) και κάτω από αυτό τα οχήματα στα οποία εφαρμόζεται το κύριο σήμα (όπως φαίνεται στο παρόν σύστημα). Το σύστημα αυτό βρίσκεται επί του παρόντος υπό ανάπτυξη και δεν έχει ακόμη θεσπιστεί οριστικά. Η καθιέρωση των ολλανδικών ζωνών μηδενικών εκπομπών προηγείται της ανάπτυξης ευρωπαϊκών και διεθνών κανονισμών. Το νέο κύριο σήμα είναι παρόμοιο με αυτό που χρησιμοποιείται στη Φλάνδρα για ζώνη χαμηλών εκπομπών.

Επιπλέον, η αποτελεσματικότητα και η κατανόηση του κύριου σήματος και των διαφόρων συμπληρωματικών σημάτων αξιολογήθηκαν μέσω έρευνας χρηστών, στην οποία οι συμμετέχοντες ήταν αντιπροσωπευτικοί του συνόλου των χρηστών του οδικού δικτύου στους ολλανδικούς αυτοκινητοδρόμους. Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι το κύριο σήμα συνδέεται στενά με τη ρύπανση και είναι σαφές ότι τα λιγότερο ρυπογόνα οχήματα και τα οχήματα με καθαρό καύσιμο (ηλεκτρική ενέργεια και υδρογόνο) επιτρέπεται να κινούνται ανεξάρτητα από τον τύπο του συμπληρωματικού σήματος. Υπάρχουν επίσης ενδείξεις ότι οι ερωτώμενοι δεν μπορούν να ερμηνεύσουν σωστά το σύστημα, για παράδειγμα, «3 και κάτω» ή «4 και άνω» σε σχέση με την κατηγορία του οχήματος το οποίο οδηγούν (η κατηγορία 3 είναι πάνω ή κάτω από την κατηγορία 4 και/ή είναι καθαρότερη ή πιο ρυπογόνος;). Προκειμένου να μειωθεί ο κίνδυνος ασάφειας, αποφασίστηκε να αναγράφονται ρητά στα νέα συμπληρωματικά σήματα οι κατηγορίες εκπομπών στις οποίες εφαρμόζεται η περιβαλλοντική ζώνη. Αυτό έχει ως στόχο να αποτρέψει τους χρήστες του οδικού δικτύου από το να διαπράττουν σφάλματα σχετικά με τη λογική του ποιες κατηγορίες εκπομπών είναι υψηλότερες ή χαμηλότερες και ποιες κατηγορίες εκπομπών είναι καθαρότερες ή πιο ρυπογόνες.

Η έρευνα χρηστών καταλήγει στο συμπέρασμα ότι με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις του σήματος και την κατάλληλη ενημερωτική εκστρατεία, οι χρήστες του οδικού δικτύου ενδέχεται να κάνουν λιγότερα λάθη και να αυξηθεί η δυνατότητα κατανόησης και σαφήνειας της νέας σήμανσης.

4.1 Δοκιμή MME

Στις 31 Ιανουαρίου 2023, στο πλαίσιο της δοκιμής MME, πραγματοποιήθηκαν συζητήσεις με έξι MME σχετικά με την πρόθεση καθιέρωσης ζωνών μηδενικών εκπομπών για τα ταξί. Οι MME δραστηριοποιούνται στην αγορά των επιβατικών ταξί και στις μεταφορές των ομάδων-στόχων, σε διάφορες περιοχές των Κάτω Χωρών. Οι συμμετέχοντες στη συζήτηση είναι θετικοί απέναντι στο διάταγμα. Υποστηρίζουν τις υποκείμενες φιλοδοξίες βιωσιμότητας και είναι της άποψης ότι τα σχέδια είναι εφικτά, αλλά έχουν ορισμένες ανησυχίες.

Πρώτον, ότι θα πρέπει να εξαιρεθούν τα ταξί για αναπηρικά αμαξίδια και τα ταξί μεταφοράς κλινηρών ασθενών και ότι η κατάργηση της εν λόγω εξαίρεσης το 2030 θα πρέπει επανεξεταστεί εγκαίρως, ώστε να καθοριστεί αν θα είναι διαθέσιμος επαρκής αριθμός οικονομικά προσιτών ταξί μηδενικών εκπομπών για αναπηρικά αμαξίδια. Αυτό θα επανεξεταστεί το 2028, βλ. άρθρο 2.3.

Μια δεύτερη ανησυχία για τους συμμετέχοντες είναι ότι πρέπει να υπάρχει επαρκής υποδομή φόρτισης, συμπεριλαμβανομένων των λεγόμενων σταθμών ταχείας φόρτισης, ενδεχομένως ειδικά για τα ταξί. Οι δήμοι διευκολύνουν τη διαθεσιμότητα επαρκούς υποδομής φόρτισης και συντονίζονται με τον διαχειριστή του δικτύου και τα ενδιαφερόμενα μέρη της αγοράς, όπως ορίζεται επίσης στο πλαίσιο συμφωνίας. Η κεντρική κυβέρνηση συνεργάζεται επίσης με τα εν λόγω μέρη στο πλαίσιο της

λεγόμενης εθνικής ατζέντας υποδομών φόρτισης (NAL). Οι ανάγκες φόρτισης των ταξί λαμβάνονται υπόψη στον κατάλογο των απαιτούμενων υποδομών φόρτισης στο πλαίσιο αυτό. Στόχος της NAL είναι να διασφαλίσει ότι η ανάπτυξη υποδομών φόρτισης στις Κάτω Χώρες ευθυγραμμίζεται με την ανάπτυξη όλων των τύπων ηλεκτρικών μεταφορών, με πρωταρχικό στόχο την παροχή επαρκών επιλογών φόρτισης. Στη συμφωνία συνεργασίας NAL έχουν γίνει συγκεκριμένες ρυθμίσεις μεταξύ της κεντρικής κυβέρνησης και των περιφερειών σχετικά με το θέμα αυτό²².

Είναι σημαντικό για τις MME να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις μεταφορές των ομάδων-στόχων. Κατά την άποψή τους, οι μεταφορές αυτές χρησιμεύουν ως μορφή δημόσιας συγκοινωνίας για άτομα που δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις τακτικές δημόσιες συγκοινωνίες. Η οδήγηση χωρίς εκπομπές δεν θα πρέπει να αποβαίνει εις βάρος της υπηρεσίας που παρέχεται σε αυτά τα άτομα, για παράδειγμα, επειδή απαιτείται φόρτιση κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού. Είναι σημαντικό οι υπεύθυνοι των μεταφορών των ομάδων-στόχων (κυρίως δήμοι) να δώσουν προσοχή σε αυτό. Στο πλαίσιο του συμφώνου και της διοικητικής συμφωνίας για τις μεταφορές μηδενικών εκπομπών ομάδων-στόχων, οι υπεύθυνοι μεταφορών των ομάδων-στόχων ευθαρρύνονται και επικουρούνται από την κεντρική κυβέρνηση στην παροχή μεταφορών χωρίς εκπομπές²³.

Στη συζήτηση της ειδικής ομάδας για τις MME, συζητήθηκε περαιτέρω ότι, προκειμένου να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος για τις MME, είναι σημαντικό να υπάρχει ένα γραφείο στο οποίο μπορούν να υποβάλλονται αιτήσεις εξαίρεσης και ότι όλοι οι δήμοι με ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα ταξί εφαρμόζουν την ίδια πολιτική εξαίρεσης. Οι συμμετέχοντες επισήμαναν ότι υπάρχουν ταξί που λειτουργούν σε ολόκληρη τη χώρα και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να είναι δυνατή η χορήγηση εξαίρεσης για όλες τις ζώνες μηδενικών εκπομπών που ισχύει για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα. Αυτή η συμβολή των MME λαμβάνεται υπόψη κατά την ανάπτυξη της πολιτικής εξαίρεσεων.

4.2 Διαδικτυακή διαβούλευση

Από τις 18 Αυγούστου έως τις 15 Σεπτεμβρίου 2023 πραγματοποιήθηκε διαδικτυακή διαβούλευση σχετικά με το σχέδιο διατάγματος. Ελήφθησαν συνολικά 15 τοποθετήσεις. Τέσσερα άτομα τοποθετήθηκαν, επτά εταιρείες ή εκπρόσωποι εταιρειών, και τέσσερις δήμοι. Ενώ οι τοποθετήσεις είναι γενικά θετικές όσον αφορά τη δυνατότητα των δήμων να δημιουργήσουν ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα ταξί, τα μέρη εφιστούν την προσοχή σε ορισμένα σημεία.

Τρεις τοποθετήσεις δείχνουν ότι οι απαιτήσεις πρόσβασης, όπως εξηγείται στο άρθρο 2.2.4, ισχύουν για κάθε ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα ταξί, ανεξάρτητα από το πότε ένας δήμος καθορίζει τη ζώνη. Σύμφωνα με μία οργάνωση-ομπρέλα, αυτό σημαίνει ότι οι φορείς εκμετάλλευσης μπορεί να ενημερωθούν λίγο πριν από τη θέσπιση μιας ζώνης ότι το ταξί τους δεν επιτρέπεται να λειτουργεί εντός της ζώνης. Ένας δήμος ζητεί οι απαιτήσεις πρόσβασης μιας ζώνης να εξαρτώνται από τον χρόνο της εγκατάστασής της. Αυτή η εναλλακτική λύση δεν επιλέχθηκε. Οι ενιαίες απαιτήσεις πρόσβασης για όλες τις ζώνες μηδενικών εκπομπών εμποδίζουν τους φορείς εκμετάλλευσης να αντιμετωπίζουν διαφορετικές καταστάσεις σε διαφορετικές ζώνες μηδενικών εκπομπών. Το ενιαίο μεταβατικό καθεστώς βασίζεται στον εθνικό στόλο ταξί και στη μέση περίοδο απόσβεσης των ταξί. Οι δήμοι πρέπει να επικοινωνούν και να διαβουλεύονται εγκαίρως με τον τοπικό κλάδο ταξί, εάν επιθυμούν να δημιουργήσουν ζώνη μηδενικών εκπομπών. Εάν είναι απαραίτητο, ένας δήμος μπορεί να χορηγήσει προσωρινά πρόσθετες εξαιρέσεις.

Ένας δήμος ρωτά γιατί οι απαιτήσεις πρόσβασης ορίζουν την ημερομηνία της 1ης Ιανουαρίου 2025.²⁴ Αυτό επελέγη σε συνεννόηση με τους δήμους, εκπροσώπους του τομέα των ταξί και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, και μετά από μελέτη της διαθεσιμότητας

²² Πρακτικά της Βουλής II 2021-22, 31305, αριθ. 351. www.agendalaadinfrastructuur.nl.

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

και του κόστους ιδιοκτησίας των ταξί μηδενικών εκπομπών. Η επιλεγείσα ημερομηνία συμπίπτει με τον χρόνο από τον οποίο οι δήμοι μπορούν να δημιουργήσουν ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα ταξί, η οποία με τη σειρά της συμπίπτει με τον χρόνο κατά τον οποίο μπορεί να καθοριστεί ζώνη μηδενικών εκπομπών για επαγγελματικά οχήματα και φορτηγά.

Ένας ιδιώτης ρωτά γιατί δεν επιλέχθηκαν πιο γενικές πολιτικές. Η κεντρική κυβέρνηση επέλεξε να κάνει πρώτα τις εμπορικές μεταφορές πιο πράσινες στις πόλεις, επειδή αυτό είναι το πιο αποτελεσματικό και οικονομικά αποδοτικό. Δύο (εκπρόσωποι) εταιρειών ταξί τονίζουν τη σημασία της επαρκούς (ταχείας) υποδομής φόρτισης και των τιμών χρέωσης που βασίζονται στην αγορά. Ένας από αυτούς θα ήθελε επίσης να δει μια «ευρεία πολιτική εξαιρέσεων», και ένας δήμος διατύπωσε επίσης δύο παρατηρήσεις σχετικά με την πολιτική εξαιρέσεων. Η πολιτική εξαιρέσεων διαμορφώνεται από κοινού με τους δήμους και σε διαβούλευση με τον κλάδο.

Γενικά, το σύστημα για το προτεινόμενο σήμα δεν τίθεται υπό αμφισβήτηση, αλλά ζητούνται περαιτέρω διευκρινίσεις. Επιπλέον, ορισμένα μέρη υπέβαλαν προτάσεις για τη βελτίωση της διατύπωσης και της οδικής σήμανσης με συναφή συμπληρωματικά σήματα και για την αποσαφήνιση των επεξηγηματικών σημειώσεων. Πολλές από αυτές τις προτάσεις έχουν υιοθετηθεί.

Όσον αφορά το σύστημα χρήσης χρωμάτων και εμφάνισης κλάσεων εκπομπών στην οδική σήμανση και στα συναφή συμπληρωματικά σήματα, υποβλήθηκε ειδική παρατήρηση από ιδιώτη. Η πρόταση αυτή είχε συμπεριληφθεί ως σκέψη ωριότερα κατά τη φάση της προετοιμασίας. Η τελική επιλογή για το σύστημα έγινε με βάση την κρίση εμπειρογνομόνων από μέρη όπως η Εθνική Υπηρεσία Σήμανσης, οι δήμοι και η αστυνομία, καθώς και το τεστ χρήστη. Η δοκιμή χρήστη έδειξε ότι το συμπληρωματικό σήμα είναι ευκολότερο να ερμηνευτεί εάν εμφανίζονται όλες οι κατηγορίες εκπομπών που δεν έχουν πρόσβαση. Αποφασίστηκε επίσης να χρησιμοποιηθούν τα χρώματα που έχουν ήδη αποδοθεί σε κατηγορίες εκπομπών στον RVV 1990 και έχουν καταγραφεί σε υφιστάμενα συμπληρωματικά σήματα. Η επιλογή να μεταβληθεί το σύστημα των συμπληρωματικών σημάτων από «επιτρεπόμενα» σε «απαγορευμένα» έγινε σύμφωνα με το υφιστάμενο σύστημα του RVV 1990. Αυτό δεν εμφανίζει τις κατηγορίες εκπομπών που έχουν πρόσβαση.

Ελήφθησαν επίσης κρίσιμες απαντήσεις σχετικά με τον αριθμό των σημάτων σε συνδυασμό με την οδική σήμανση για τις περιβαλλοντικές ζώνες. Ωστόσο, η προτεινόμενη οδική σήμανση με τα συναφή συμπληρωματικά σήματα αντικαθιστά ακριβώς την οδική σήμανση τόσο για τις ζώνες μηδενικών εκπομπών για την αστική εφοδιαστική (C22c) όσο και για τις περιβαλλοντικές ζώνες (C22a), ώστε να αποφευχθεί ο υπερβολικός αριθμός οδικών σημάτων.

Η παρατήρηση μιας ομάδας συμφερόντων να συμπεριληφθούν ρητά τα κινητά μηχανήματα και οι ελκυστήρες ως επιτρεπόμενες κατηγορίες οχημάτων στα συμπληρωματικά σήματα δεν οδηγεί σε αλλαγή, δεδομένου ότι τα κινητά μηχανήματα και οι ελκυστήρες δεν υπόκεινται στο καθεστώς ζώνης μηδενικών εκπομπών. Αυτό επίσης δεν ισχύει προς το παρόν, γι' αυτό και δεν έχουν προστεθεί.

Ένας δήμος ζητεί ευελιξία όσον αφορά τα συμπληρωματικά σήματα. Προκειμένου να καταστεί όσο το δυνατόν σαφέστερο για τους χρήστες του οδικού δικτύου, είναι απαραίτητο τα συμπληρωματικά σήματα για τις περιβαλλοντικές ζώνες και τις ζώνες μηδενικών εκπομπών να είναι τα ίδια παντού.

Ως αποτέλεσμα των απαντήσεων των δήμων για τον συνδυασμό ζωνών χρονικών παραθύρων, ζωνών πεζών και ζωνών μηδενικών εκπομπών σε ένα ενιαίο οδικό σήμα, πραγματοποιήθηκαν συζητήσεις με τους ενδιαφερόμενους δήμους. Το πρόβλημα του συνδυασμού σημάτων για ζώνες μηδενικών εκπομπών και για άλλους τύπους περιοχών δεν μπορεί να επιλυθεί με την προσαρμογή των κύριων ή συμπληρωματικών σημάτων για τις ζώνες μηδενικών εκπομπών. Το συμπληρωματικό σήμα υποδεικνύει σε ποια

²⁴ Αρχικά, το σχέδιο προέβλεπε τη δημιουργία ζωνών μηδενικών εκπομπών για τα ταξί από την 1η Ιανουαρίου 2025. Στο μεταξύ, η ημερομηνία αυτή αναβλήθηκε για την 1η Ιανουαρίου 2026.

οχήματα ισχύει το κύριο σήμα. Ο περιορισμός του χρόνου του συμπληρωματικού σήματος θα σήμαινε ότι το κύριο σημείο δεν εφαρμόζεται εκτός αυτών των ωρών. Ωστόσο, οι δήμοι μπορούν να δημιουργήσουν χρονικό παράθυρο εντός ζώνης μηδενικών εκπομπών.

Οι παρατηρήσεις για τις ζώνες μηδενικών εκπομπών για την αστική εφοδιαστική και οι πιθανές εξαιρέσεις για ορισμένες κατηγορίες οχημάτων δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος διατάγματος και δεν οδηγούν σε αλλαγές στην οδική σήμανση.

4.3 Δοκιμή ATR (συμβούλιο αξιολόγησης της κανονιστικής επιβάρυνσης των Κάτω Χωρών)

Στις 14 Σεπτεμβρίου 2023, το συμβουλευτικό σώμα εξέδωσε ρυθμιστική γνώμη σχετικά με το σχέδιο απόφασης. Το συμβούλιο συνιστά να υποβληθεί το διάταγμα αφού ληφθούν υπόψη ορισμένες συστάσεις.

Πρώτον, το συμβούλιο συνιστά να διασφαλιστεί ότι οι δήμοι, που δημιουργούν ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα ταξί, διευκολύνουν την επαρκή υποδομή φόρτισης και τη χωρητικότητα του δικτύου. Το πλαίσιο συμφωνίας ορίζει ότι οι δήμοι διευκολύνουν τη διαθεσιμότητα επαρκών υποδομών φόρτισης και ότι διαβουλεύονται με τους τοπικούς φορείς εκμετάλλευσης ταξί για να καθορίσουν κατά πόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις για μια ζώνη μηδενικών εκπομπών (συμπεριλαμβανομένης της επαρκούς υποδομής φόρτισης). Κατά την κατάρτιση του διατάγματος για την κυκλοφορία μέσω του οποίου οι δήμοι καθορίζουν στη συνέχεια ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα ταξί, ελέγχουν επίσης κατά πόσον πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις. Ενστάσεις και προσφυγές είναι δυνατές κατά διατάγματος οδικής κυκλοφορίας. Το άρθρο 4.1 εξηγεί τι κάνουν η κεντρική κυβέρνηση και οι δήμοι για να εξασφαλίσουν επαρκείς υποδομές φόρτισης και χωρητικότητα δικτύου.

Δεύτερον, το συμβούλιο συνιστά τη θέσπιση ενιαίου καθεστώτος πρόσβασης (συμπεριλαμβανομένων εξαιρέσεων) από κοινού με τους δήμους. Ο τρόπος με τον οποίο γίνεται αυτό περιγράφεται στα άρθρα 2.2.4 και 2.4.

Το συμβούλιο συνιστά επίσης την εξέταση των οικονομικών και φορολογικών διατάξεων για τους φορείς εκμετάλλευσης ταξί και των συμφωνιών με τους δήμους σχετικά με την επικοινωνία για το θέμα αυτό. Οι φορείς εκμετάλλευσης μπορούν να χρησιμοποιούν το σύστημα περιβαλλοντικής αποζημίωσης επενδύσεων (MIA) για την πραγματοποίηση φορολογικά αποδοτικών επενδύσεων σε φιλικά προς το περιβάλλον επιχειρηματικά περιουσιακά στοιχεία. Το 2024, το MIA θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την αγορά ηλεκτρικού ή υδρογονοκίνητου ταξί με εννέα θέσεις ή για τη μεταφορά αναπηρικών αμαξιδίων. Κάθε χρόνο, τα περιουσιακά στοιχεία των επιχειρήσεων που είναι επιλέξιμα για MIA επαναπροσδιορίζονται. Αυτό εξαρτάται, μεταξύ άλλων, από το πρόσθετο κόστος ενός φιλικού προς το περιβάλλον επιχειρηματικού περιουσιακού στοιχείου. Περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να βρείτε στη διεύθυνση www.rvo.nl/miavamil. Οι δήμοι μπορούν να προσφέρουν πρόσθετες οικονομικές διευκολύνσεις στους φορείς εκμετάλλευσης και να ενημερώνουν αναλόγως.

Τέλος, συμβούλιο συνιστά να είναι πλήρες το κόστος (κανονιστικής επιβάρυνσης) για τις επιχειρήσεις. Εάν οι δήμοι αποφασίσουν να καθορίσουν ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα ταξί, διευκρινίζουν τις επιπτώσεις στους φορείς εκμετάλλευσης στο διάταγμα οδικής κυκλοφορίας και τις σταθμίζουν με άλλα συμφέροντα, βλ. περαιτέρω άρθρο 2.6.

4.4 Προκαταρκτικός έλεγχος

Την 1η Δεκεμβρίου 2023, το σχέδιο διατάγματος υποβλήθηκε στη Γερουσία και στη Βουλή των Αντιπροσώπων για προκαταρκτικό έλεγχο βάσει του άρθρου 2β του νόμου περί οδικής κυκλοφορίας. Στις 11 Σεπτεμβρίου 2024, η Βουλή των Αντιπροσώπων ρώτησε σε ποιο βαθμό το σχέδιο διατάγματος ευθυγραμμίζεται με τις προθέσεις πολιτικής. Η ερώτηση αυτή απαντήθηκε στις 8 Οκτωβρίου 2024. Η απάντηση αυτή εγγράφηκε στη συνέχεια στην ημερήσια διάταξη της συζήτησης της Επιτροπής με θέμα

«Βιώσιμες Μεταφορές» στις 17 Οκτωβρίου 2024. Η απάντηση δεν οδήγησε σε περαιτέρω παρατηρήσεις.

4.5 Κοινοποίηση [XX]

Το σχέδιο του παρόντος διατάγματος υποβλήθηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις [XX] (αριθμός κοινοποίησης XX), σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2015/1535 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Σεπτεμβρίου 2015, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (ΕΕ 2015, L 241).

Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 της προαναφερθείσας οδηγίας, αποφασίστηκε διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης για διάστημα τριών (3) μηνών, συνεπώς η προθεσμία αυτή έληξε στις [XX].

II. Επεξηγηματικές σημειώσεις κατ' άρθρο

Άρθρο I (RVV 1990)

Μέρος A (άρθρο 86δ του RVV 1990)

Επιμέρους τμήματα 1 και 4

Το πρώην σήμα περιβαλλοντικής ζώνης και το σήμα ζώνης μηδενικών εκπομπών αντικαταστάθηκαν από νέο οδικό σήμα που υποδεικνύει περιβαλλοντική ζώνη και/ή ζώνη μηδενικών εκπομπών με νέο αλφαριθμητικό συνδυασμό. Τα συμπληρωματικά σήματα που απαριθμούνται στο παράρτημα 1 καθορίζουν την κατηγορία οχήματος και τον τύπο ζώνης που εφαρμόζεται. Είναι δυνατός ο συνδυασμός ζώνης περιβαλλοντικής προστασίας και ζώνης μηδενικών εκπομπών. Μια περιβαλλοντική ζώνη, σε μια περιοχή με ζώνη μηδενικών εκπομπών, μπορεί πλέον να καθιερωθεί αποκλειστικά για ντιζελοκίνητα επιβατικά αυτοκίνητα. Σε μια τέτοια περιοχή, ισχύει ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα επαγγελματικά οχήματα και περιβαλλοντική ζώνη για τα ντιζελοκίνητα επιβατικά αυτοκίνητα. Σε όλες τις περιπτώσεις, το οδικό σήμα C22e συνδυάζεται με ένα ή περισσότερα συμπληρωματικά σήματα (C22e1 έως C22e10).

Επιμέρους τμήμα 1

Ο ολλανδικός όρος «bussen» αντικαθίσταται από τον όρο «autobussen». Πάντα εννοείται ο όρος «autobussen» και ορίζεται επίσης στο άρθρο 1 του RVV 1990. Αναφέρεται επίσης στην περιγραφή των συμπληρωματικών σημάτων.

Επιμέρους τμήμα 2

Η έναρξη ισχύος του παρόντος διατάγματος την 1η Ιανουαρίου 2026 επιτρέπει τη λήξη ισχύος των προηγούμενων παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 86δ και την αναρίθμηση των λοιπών παραγράφων. Πράγματι, το διάταγμα της 29ης Οκτωβρίου 2019²⁵ ανέφερε ήδη ότι οι αρχικές παράγραφοι 2 και 3 θα καταργηθούν μετά την 1η Ιανουαρίου 2022 και την 1η Ιανουαρίου 2025, αντίστοιχα.

Επιμέρους τμήμα 3

Αυτό το μέρος του άρθρου αναφέρει ποιο(-α) συμπληρωματικό(-ά) σήμα(-τα) μπορεί(-ούν) να τοποθετηθεί(-ούν). Οι συνδυασμοί με άλλα συμπληρωματικά σήματα δεν είναι δυνατοί για τις περιβαλλοντικές ζώνες και τις ζώνες μηδενικών εκπομπών. Τα συμπληρωματικά σήματα C22e2, C22e4 και C22e5 έχουν νέα σημασία. Τα άλλα

²⁵ Διάταγμα της 29ης Οκτωβρίου 2019 για την τροποποίηση του κανονισμού για τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας και τα σήματα κυκλοφορίας του 1990, του διατάγματος περί διοικητικών διατάξεων για την οδική κυκλοφορία και του κανονισμού για τον αριθμό κυκλοφορίας σε σχέση με την εναρμόνιση των περιβαλλοντικών ζωνών (Επίσημη Εφημερίδα 2019, 398).

συμπληρωματικά σήματα (C22e1 και C22e6 έως C22e10) αντικαθιστούν τα υφιστάμενα συμπληρωματικά σήματα με την ίδια έννοια.

Το C22e2 υποδηλώνει ότι τα ταξί μπορούν επίσης να προστεθούν ως κατηγορία οχημάτων στην οποία εφαρμόζεται η ζώνη μηδενικών εκπομπών.

Τα συμπληρωματικά σήματα C22e4 και C22e5 επιτρέπουν μια περιβαλλοντική ζώνη που ισχύει μόνο για τα ντιζελοκίνητα επιβατικά αυτοκίνητα. Ως εκ τούτου, σε μια περιοχή με ζώνη μηδενικών εκπομπών για επαγγελματικά οχήματα, μπορεί επίσης να ισχύει περιβαλλοντική ζώνη για τα ντιζελοκίνητα επιβατικά αυτοκίνητα.

Τα άλλα νέα συμπληρωματικά σήματα αντικαθιστούν τα υφιστάμενα συμπληρωματικά σήματα και, ως εκ τούτου, έχουν την ίδια έννοια με την προηγούμενη εκδοχή των σημάτων. Το συμπληρωματικό σήμα C22e6 αντικαθιστά το παλαιό σήμα C22a2, το C22e7 αντικαθιστά το παλαιό σήμα C22a3, το C22e8 αντικαθιστά το παλαιό σήμα C22a5, το C22e9 αντικαθιστά το παλαιό σήμα C22a7 και, τέλος, το νέο συμπληρωματικό σήμα C22e10 αντικαθιστά το παλαιό σήμα C22a9.

Δεν υπάρχει ακόμη συμπληρωματικό σήμα C22e3. Ο αριθμός αυτός δεν έχει ακόμη χρησιμοποιηθεί, ώστε να μπορεί να προστεθεί στο μέλλον νέο συμπληρωματικό σήμα με νέα κατηγορία οχημάτων στην οποία εφαρμόζεται η ζώνη μηδενικών εκπομπών.

Μέρος Β (άρθρο 86ε του RVV 1990)

Επιμέρους τμήμα 1

Το άρθρο αυτό ρυθμίζει ποιες κατηγορίες οχημάτων μπορούν να συμπεριληφθούν σε ζώνη μηδενικών εκπομπών. Μόνο επαγγελματικά οχήματα μηδενικών εκπομπών, φορτηγά και ταξί μπορούν να εισέρχονται σε ζώνη μηδενικών εκπομπών. Το άρθρο διασφαλίζει ότι το νέο οδικό σήμα C22e, το οποίο ισχύει και για τις περιβαλλοντικές ζώνες, μπορεί επίσης να εφαρμόζεται σε ζώνες μηδενικών εκπομπών. Η προσαρμογή του κειμένου και του νέου οδικού σήματος με συμπληρωματικό σήμα θα επιτρέψει την προσθήκη ταξί σε ζώνες μηδενικών εκπομπών. Όπως και με τις περιβαλλοντικές ζώνες, το καθεστώς πρόσβασης για ζώνη μηδενικών εκπομπών υποδεικνύεται με οδικό σήμα σε συνδυασμό με συμπληρωματικό σήμα. Το συμπληρωματικό σήμα καθιστά σαφές σε ποιο όχημα ισχύει η περιβαλλοντική ζώνη ή η ζώνη μηδενικών εκπομπών. Η χρήση των συμπληρωματικών σημάτων που περιλαμβάνονται εδώ επιτρέπεται μόνο σε περιβαλλοντική ζώνη ή ζώνη μηδενικών εκπομπών. Ως εκ τούτου, μια ζώνη μηδενικών εκπομπών για τα ταξί θα συνοδεύεται πάντοτε από ζώνη μηδενικών εκπομπών για επαγγελματικά οχήματα και φορτηγά. Βλέπε περαιτέρω τις επεξηγηματικές σημειώσεις στο μέρος Β επιμέρους τμήματα 1 και 4.

Επιμέρους τμήμα 2

Τα συμπληρωματικά σήματα C22e1 και C22e2 υποδεικνύουν την κατηγορία οχήματος στην οποία εφαρμόζεται η ζώνη μηδενικών εκπομπών. Δεν υπάρχει ακόμη οδικό σήμα C22e3, οπότε ένα νέο συμπληρωματικό σήμα με πρόσθετη κατηγορία οχημάτων μπορεί να προστεθεί στη ζώνη μηδενικών εκπομπών στο μέλλον. Το συμπληρωματικό σήμα C22e1 έχει την ίδια έννοια με το παλαιό συμπληρωματικό σήμα C22c1. Το νέο συμπληρωματικό σήμα C22e2 καθορίζει μια ζώνη μηδενικών εκπομπών που ισχύει και για τα ταξί.

Επιμέρους τμήμα 3

Με την προσθήκη των νέων παραγράφων 8 και 9, προβλέπεται μεταβατική περίοδος για ορισμένα ταξί που έχουν ήδη ταξινομηθεί ως ταξί πριν από την 1η Ιανουαρίου 2026 και τα οποία δεν είναι ακόμη απαλλαγμένα από εκπομπές. Πρόκειται για ταξί με κατηγορία εκπομπών 5 που διατηρούν πρόσβαση έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026 και ταξί με κατηγορία εκπομπών 6 που διατηρούν την πρόσβαση στη ζώνη μηδενικών εκπομπών των ταξί έως τις 31 Δεκεμβρίου 2028. Η εξαίρεση διασφαλίζει ότι τα ήδη ταξινομημένα ταξί

μπορούν να συνεχίσουν να εισέρχονται στη ζώνη μηδενικών εκπομπών για μερικά ακόμη χρόνια. Η εξαίρεση δεν προορίζεται για ταξί που ταξινομούνται μετά την έναρξη ισχύος της δυνατότητας καθορισμού ζωνών μηδενικών εκπομπών.

Μέρος Γ

Το άρθρο αυτό τροποποιήθηκε, δεδομένου ότι τα υφιστάμενα σήματα για περιβαλλοντική ζώνη και ζώνη μηδενικών εκπομπών αντικαθίστανται από νέα οδική σήμανση με νέο αριθμό.

Μέρος Δ

Για να δοθεί χρόνος στον φορέα εκμετάλλευσης του οδικού δικτύου να προσαρμόσει την οδική σήμανση, τα προηγούμενα σήματα παραμένουν σε ισχύ για επιπλέον 6 μήνες. Αυτή η περιορισμένη μεταβατική περίοδος επιλέχθηκε προκειμένου, αφενός, να μην κατακλυστούν οι δήμοι με νέα σήματα και, αφετέρου, να προσφερθεί γρήγορα στους πολίτες και τις επιχειρήσεις η ομοιομορφία των νέων οδικών σημάτων.

Μέρος Ε

Το παλαιό οδικό σήμα για τις περιβαλλοντικές ζώνες (C22a) και τις ζώνες μηδενικών εκπομπών (C22c) αντικαθίσταται από νέο οδικό σήμα (C22e) με συναφή συμπληρωματικά σήματα. Το τέλος μιας περιβαλλοντικής ζώνης ή ζώνης μηδενικών εκπομπών υποδεικνύεται από το νέο οδικό σήμα C22f.

Άρθρο II (BABW)

Μέρος Α

(Άρθρο 8 παράγραφος 4 του BABW)

Τα προηγούμενα οδικά σήματα C22a για τις περιβαλλοντικές ζώνες και C22c για τις ζώνες μηδενικών εκπομπών αντικαθίστανται από το νέο οδικό σήμα C22e. Το νέο αυτό σήμα, όπως και τα προηγούμενα σήματα C22a και C22c, μπορεί να τοποθετηθεί μόνο με ένα ή περισσότερα συμπληρωματικά σήματα κατά την έννοια των άρθρων 86d και 86e του RVV 1990. Δεδομένου ότι τα συμπληρωματικά σήματα C22e4 και C22e5 μπορούν να τοποθετηθούν μόνο σε συνδυασμό με τα συμπληρωματικά σήματα για ζώνη μηδενικών εκπομπών, μια περιβαλλοντική ζώνη για τα ντιζελοκίνητα επιβατικά αυτοκίνητα μπορεί να καθοριστεί μόνο στην περίπτωση ζώνης μηδενικών εκπομπών για επαγγελματικά οχήματα και φορτηγά ή ταξί. Ελλείψει ζώνης μηδενικών εκπομπών, εξακολουθεί να υπάρχει η δυνατότητα δημιουργίας περιβαλλοντικής ζώνης για τα ντιζελοκίνητα επιβατικά αυτοκίνητα και τα επαγγελματικά οχήματα.

Μέρος Β

(Άρθρο 9 παράγραφος 1 του BABW)

Με την τροποποίηση αυτή του άρθρου 9 παράγραφος 1 του BABW, οι δήμοι μπορούν να τοποθετήσουν τη λέξη «ζώνη» πάνω από το νέο οδικό σήμα C22e, όπως συνέβαινε προηγουμένως για τα σήματα C22a και C22c, για παράδειγμα, με ένδειξη της εν λόγω περιοχής.

Άρθρο III

Το παρόν διάταγμα αρχίζει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 2026. Η ημερομηνία αυτή επιλέχθηκε σε συνεννόηση με τους δήμους, τους εκπροσώπους του κλάδου των ταξί και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, και αφού μελετήθηκε η διαθεσιμότητα και το κόστος ιδιοκτησίας των ταξί μηδενικών εκπομπών. Η ημερομηνία έναρξης ισχύος συνάδει με το σύστημα των καθορισμένων ημερομηνιών κανονιστικής αναθεώρησης. Η ημερομηνία αυτή λαμβάνει υπόψη την ελάχιστη περίοδο εφαρμογής των 3 μηνών μεταξύ της δημοσίευσης και της έναρξης ισχύος που ισχύει δυνάμει του κώδικα δια-διοικητικών σχέσεων (Code Interbestuurlijke Verhoudingen) για κανονισμούς που έχουν άμεση σχέση με τις τοπικές και περιφερειακές αρχές. Το άρθρο Ι στοιχείο Δ καταργείται την 1η Ιουλίου 2026, βλέπε τις επεξηγηματικές σημειώσεις του άρθρου Ι στοιχείο Δ.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΥΔΑΤΩΝ,