



DRAFT 19-12-24

Förordning av den

om ändring av 1990 års förordning om trafikregler och vägmärken och förordningen om administrativa bestämmelser om vägtrafik avseende utvidgning av utsläppsfria zoner till att omfatta taxibilar samt om införande av ett nytt vägmärke och tillhörande tilläggsskyltar för miljözoner och utsläppsfria zoner

utfärdar följande förordning
på rekommendation av statssekreteraren för infrastruktur och vattenförvaltning av den
23 januari 2024, nr lenW/BSK-, avdelningen för administrativa och rättsliga frågor,
med beaktande av artikel 13.1 och artikel 14.1 i 1994 års vägtrafiklag
(Wegenverkeerswet),
efter samråd med statsrådets rådgivningsavdelning (yttrande nr av den),
med beaktande av den detaljerade rapporten från statssekreteraren för infrastruktur och
vattenförvaltning, nr lenW/BSK-, avdelningen för administrativa och rättsliga frågor.

Härmed godkänns och fastställs följande:

ARTIKEL I

Förordningen från 1990 om trafikregler och vägmärken ska ändras på följande sätt:

A

Artikel 86d ska ändras på följande sätt:

1. Punkt 1 ska ha följande lydelse:
Förklaring om förbud mot trafik enligt vägmärke C22e i bilaga 1 på grund av miljözon ska gälla för personbilar, nyttofordon, lastbilar eller bussar med dieselmotor.
2. Punkterna 2 och 3 ska utgå, och punkterna 4-6 ska benämnas punkterna 2-4.
3. Punkt 2 (ny) ska ha följande lydelse:

Under vägmärke C22e ska de tilläggsskyltar som förtecknas i bilaga 1, C22e4, C22e5, C22e6, C22e7, C22e8, C22e9 eller C22e10, placeras.

4. I punkt 4 (ny), ska "C22a" ersättas med "C22e".

B

Artikel 86e ska ändras på följande sätt:

1. Punkt 1 ska ha följande lydelse:
Förklaring om förbud mot trafik enligt vägmärke C22e i bilaga 1 på grund av utsläppsfri zon ska gälla för nyttofordon och lastbilar eller taxibilar, med undantag för utsläppsfria fordon.

2. Punkt 2 ska ha följande lydelse:
Under vägmärke C22e ska tilläggsskylt C22e1 eller C22e2 som förtecknas i bilaga 1 placeras.

3. I punkt 5 a ska "punkt 5" ersättas med "punkt 3".

4. Följande två stycken ska läggas till i artikeln:

8. Till och med den 31 december 2026 ska punkt 1 inte tillämpas på taxibilar i utsläppsklass 5 som registrerats som taxibil före den 1 januari 2026.

9. Till och med den 31 december 2028 ska punkt 1 inte tillämpas på taxibilar i utsläppsklass 6 som registrerats som taxibil före den 1 januari 2026.

C

I artikel 87 ska "C22a, C22c" ersättas med "C22e".

D

Efter artikel 96a ska följande nya artikel införas:

Artikel 96b

Vägmärken som placerats innan förordningen av den X X 2025 om ändring av 1990 års förordning om trafikregler och vägmärken och förordningen om administrativa bestämmelser om vägtrafik avseende utvidgning av utsläppsfria zoner till att omfatta taxibilar samt om införande av ett nytt vägmärke och tillhörande tilläggsskyltar för miljözoner och utsläppsfria zoner (*Besluit nul-emissiezone taxi en nieuw verkeersbord milieuzone en nul-emissiezone*) (Nederländernas officiella tidning 2025, XXX), som inte uppfyller kraven i denna förordning, uppfyller kraven i 1990 års förordning om trafikregler och vägmärken i dess lydelse dagen före ikraftträdandet av denna ändring.

E

Bilaga 1 ska ändras enligt följande:

1. Vägmärkena C22a till C22d och tillhörande beskrivningar ska upphöra att gälla.
2. De skyltar, beskrivningar och nummer som anges i bilaga 1 till denna förordning ska införas efter vägmärke C22.

ARTIKEL II

Förordningen om administrativa bestämmelser om vägtrafik (nedan kallad *vägtrafikförordningen*) ändras på följande sätt:

A

Punkt 4 i artikel 8 ska ha följande lydelse:

Vägmärke C22e i bilaga 1 till 1990 års förordning om trafikregler och vägmärken ska åtföljas av en eller flera tilläggsskyltar enligt artiklarna 86d och 86e i samma förordning. Tilläggsskyltarna C22e4 och C22e5 får enbart placeras i kombination med tilläggsskylt C22e1 eller C22e2.

B

I artikel 9.1 ska "C6 till C22c" ersättas med "C6 till C22e".

ARTIKEL III

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2026. Artikel I D ska upphöra att gälla den 1 juli 2026.

Härmed förordnar jag att denna förordning med tillhörande förklarande anmärkningar ska offentliggöras i den officiella tidningen.

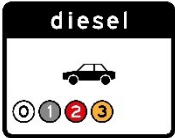
STATSSEKRETERAREN FÖR INFRASTRUKTUR OCH VATTENFÖRVALTNING,

Bilaga 1 till artikel 1 E avsnitt 2 i förordningen om ändring av 1990 års förordning om trafikregler och vägmärken och förordningen om administrativa bestämmelser för vägtrafik i samband med utvidgningen av utsläppsfria zoner till taxibilar och införandet av ett nytt vägmärke för miljözoner och utsläppsfria zoner

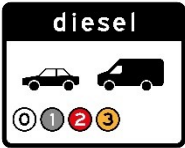
Skylt	Beskrivning	C22e
	Avstängt för personbilar, nyttofordon, lastbilar, bussar eller taxibilar på grund av utsläppskrav (miljözon eller utsläppsfri zon)	

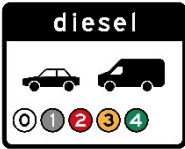
Skylt	Beskrivning	C22e1
	Tillägsskylt för C22e: utsläppsfri zon för nyttofordon och lastbilar, tillgänglig för utsläppsfria fordon	

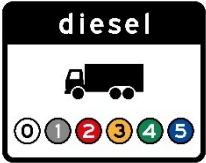
Skylt	Beskrivning	C22e2
	Tillägsskylt för C22e: utsläppsfri zon för nyttofordon, lastbilar och taxibilar, tillgänglig för utsläppsfria fordon	

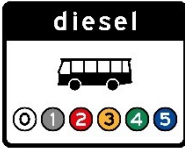
Skylt	Beskrivning	C22e4
	Tillägsskylt för C22e: miljözon för dieseldrivna personbilar, tillgänglig för utsläppsklasserna 4-6	

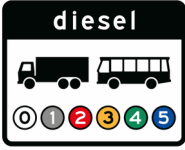
Skylt	Beskrivning	C22e5
	Tillägsskylt för C22e: miljözon för dieseldrivna personbilar, tillgänglig för utsläppsklasserna 5 och 6	

Skylt	Beskrivning	C22e6
	Tillägsskylt för C22e: miljözon för dieseldrivna personbilar och nyttofordon, tillgänglig för utsläppsklasserna 4–6	

Skylt	Beskrivning	C22e7
	Tillägsskylt för C22e: miljözon för dieseldrivna personbilar och nyttofordon, tillgänglig för utsläppsklasserna 5 och 6	

Skylt	Beskrivning	C22e8
	Tillägsskylt för C22e: miljözon för lastbilar, tillgänglig för lastbilar i utsläppsklass 6	

Skylt	Beskrivning	C22e9
	Tillägsskylt för C22e: miljözon för bussar, tillgänglig för bussar i utsläppsklass 6	

Skylt	Beskrivning	C22e10
	Tillägsskylt för C22e: miljözon för lastbilar och bussar, tillgänglig för lastbilar och bussar i utsläppsklass 6	



Slut på förbud mot trafik på grund av utsläppskrav (miljözon eller utsläppsfri zon)

FÖRKLARANDE ANMÄRKNINGAR

I. ALLMÄNT

1. Inledning

Genom denna förordning införs två ändringar. För det första ska det vara möjligt för vägförvaltaren att utvidga tillämpningen av utsläppsfria zoner till att omfatta taxibilar. Detta medför även att skyltningen ska ändras. Ett nytt vägmärke har utformats, vilken inte bara ska göra det möjligt att upprätta utsläppsfria zoner för taxibilar, utan också fungera som ett nytt vägmärke för både miljözoner och (andra) utsläppsfria zoner. Det sistnämnda är den andra ändringen i denna förordning. De befintliga separata vägmärkena för miljözoner och utsläppsfria zoner ska ersättas med ett nytt framtidssäkert vägmärke med tillhörande nya tilläggsskyltar. De nya tilläggsskyltarna gör det möjligt för kommuner som upprättar utsläppsfria zoner för nyttofordon, lastbilar och eventuellt taxibilar att behålla sina befintliga miljözoner för dieseldrivna personbilar. Införandet av vägmärkena leder inte till nya möjligheter för kommuner att etablera miljözoner. Utvidgningen till att omfatta taxibilar i utsläppsfria zoner förklaras närmare i avsnitt 2 i detta kapitel. Det nya vägmärket och tillhörande tilläggsskyltar förklaras närmare i avsnitt 3.

2. Innehåll för utsläppsfria zoner för taxibilar

2.1 Införande av utsläppsfria zoner för taxibilar

Genom denna förordning ändras 1990 års förordning om trafikregler och vägmärken så att kommunerna lokalt kan upprätta utsläppsfria zoner för taxibilar. Med hjälp av utsläppsfria zoner kan kommuner förbjuda användningen av förorenande fordon i delar av kommunen. Detta minskar utsläppen av växthusgaser och så kallade trafikutsläpp som kvävedioxid och partiklar, vilket bidrar till bättre luftkvalitet. Under 2019 fick kommunerna möjlighet att införa utsläppsfria zoner för nyttofordon¹ och lastbilar senast 2025². Denna förordning gör det möjligt för kommuner att utvidga sina utsläppsfria zoner till att omfatta taxibilar genom en trafikförordning.

I denna förordning fastställs även övergångsbestämmelser och undantag.

2.2 Förslagets huvudprinciper

2.2.1 Preliminär fas och problembeskrivning

Centralregeringen har undertecknat avtalet om ren luft (*Schone Lucht Akkoord*)³. En stor orsak till dålig luftkvalitet är fordon som drivs med fossila bränslen. Det var därför som man under 2014, i den gröna given om utsläppsfri stadslogistik (*Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek*), enades om att utsläppsfri stadslogistik skulle införas från och med 2025⁴. Detta minskar trafikutsläppen, förbättrar den luft som människor andas in i städer och bidrar till att minska utsläppen av växthusgaser. Under 2019 föreskrevs i klimatavtalet (*Klimaatakkoord*) införandet av utsläppsfria zoner i 30–40 kommuner för stadslogistik (nyttfordon och lastbilar)⁵. Den förordning som nämns i anmärkning 2 innebär att utsläppsfria zoner för nyttofordon och lastbilar lagstadgas. I förordningen av den 29 juni

¹ I kapitel VB i 1990 års förordning om trafikregler och vägmärken gäller redan en annan definition av nyttofordon. I kapitel VB och denna förklarande anmärkning avses med *nyttfordon* lätta nyttofordon med en bruttovikt på högst 3 500 kg.

² Förordningen av den 29 oktober 2019 om ändring av 1990 års förordning om trafikregler och vägmärken, förordningen om administrativa bestämmelser om vägtrafik och förordningen om registreringsnummer i samband med harmoniseringen av miljözoner (Nederländernas officiella tidning 2019, 398).

³ Parlamentsdokument II 2019/20, 30175, nr 343

⁴ Parlamentsdokument II 2014/15, 33043, nr 38

⁵ Parlamentsdokument II 2018/19, 32813, nr 342

2023 om ändring av 1990 års förordning om trafikregler och vägmärken i samband med tillfälliga villkor och övergångsbestämmelser för utsläppsfria zoner (tillfälligt beslut om utsläppsfria zoner) preciserades bestämmelserna för utsläppsfria zoner för dessa fordon⁶.

Utöver nyttofordon och lastbilar bidrar taxibilar som drivs med fossila bränslen också till problemet med dålig luftkvalitet i stadsområden. I genomförandeagendan för stadslogistik fastställdes därför under 2021 att det skulle undersökas om de utsläppsfria zonerna också kunde tillämpas på taxibilar⁷. Utsläppsfria zoner för nyttofordon, lastbilar och taxibilar är ett viktigt mellansteg mot en helt ren vägtrafik senast 2050⁸.

Sedan 2019 har det hållits samråd mellan kommuner, centralregeringen, företrädare för taxibranschen och andra offentliga och privata aktörer om utsläppsfri taxitrafik. Detta resulterade till att ramavtalet för utsläppsfria taxitransporter (nedan kallat *ramavtalet*) undertecknades i april 2022^{9,10}. Genom att underteckna detta ramavtal uttryckte centralregeringen sin avsikt att göra införandet av utsläppsfria zoner för taxibilar rättsligt möjligt. Denna förordning är en vidareutveckling av detta. Utöver avsikten att rättsligt förankra utsläppsfria zoner omfattade undertecknandet av ramavtalet även överenskomelser om åtaganden och nödvändiga åtgärder för att uppnå utsläppsfria taxitransporter. Kommunerna underlättar till exempel tillgången till tillräcklig laddningsinfrastruktur, och parterna arbetar tillsammans för att ta fram kommunikationsverktyg för att informera taxibolag, förare och passagerare om införandet av utsläppsfria zoner för taxibilar.

2.2.2 Val av utsläppsfria zoner för taxibilar

Denna förordning gör det möjligt för kommuner att införa utsläppsfria zoner för taxibilar, vilket innebär att alla fordon som registreras som taxibilar efter den 31 december 2025 och som drivs med fossila bränslen kan uteslutas från sådana zoner. Endast utsläppsfria taxibilar i utsläppsklass Z ska fortsatt tillåtas att köra i zonerna. För fordon som registreras som taxibilar före 2026 ska det finnas övergångsbestämmelser (se 2.2.4).

Beslutet att ge kommunerna möjlighet att förbjuda taxibilar registrerade från och med den 1 januari 2026 fattades i samråd med kommuner, företrädare för taxibranschen och andra berörda parter. Det är viktigt att övergången till utsläppsfria taxitransporter är genomförbar för verksamhetsutövarna. Den totala ägandekostnaden (inköps- och användningskostnad) för taxifordon har därför jämförts, och för de flesta modeller är den totala ägandekostnaden för en utsläppsfri modell redan lägre än för en jämförbar modell som drivs med fossila bränslen. Den totala ägandekostnaden för utsläppsfria fordon förväntas minska ytterligare i framtiden. Utöver ägandekostnaden beaktades taxibilarnas genomsnittliga avskrivningstid och tillgången till utsläppsfria modeller i beslutet att ge kommunerna möjlighet att förbjuda taxibilar som registreras från och med den 1 januari 2026.

Utsläppsfria zoner är ett relativt enkelt sätt för kommuner att minska trafikutsläpp, förbättra luftkvaliteten och minska buller i syfte att öka livskvaliteten i kommunen. Zonerna är relativt lätta för kommunerna att genomdriva med grund i registreringsskyltar, t.ex. med hjälp av kameror (automatisk avläsning av registreringsskyltar, ANPR). Utöver kommunerna har ramavtalets övriga parter också uttryckt sin preferens för utsläppsfria zoner för att uppmåna till utsläppsfria taxitransporter.

⁶ Förordning av den 29 juni 2023 om ändring av 1990 års förordning om trafikregler och vägmärken i samband med tillfälliga villkor och övergångsbestämmelser för utsläppsfria zoner (tillfälligt beslut om utsläppsfria zoner) (Nederländernas officiella tidning 2023, 241).

⁷ Parlamentsdokument II 2020/21, 31209, nr 226.

⁸ Parlamentsdokument II 2018/19, 32813, nr 342

⁹ Parlamentsdokument II 2022/23, 30175, nr 420.

¹⁰ Ramavtalet undertecknades av kungliga nederländska transportförbundet, Uber, Bolt, SchipholTaxi, ElaadNL, Leaseplan, nederländska föreningen för hållbar energi, kommunerna Amsterdam, Haag, Eindhoven, Rotterdam, Tilburg och ministeriet för infrastruktur och vattenförvaltning.

Utsläppsfria zoner för taxibilar är i linje med dem för nyttofordon och lastbilar. Endast kommuner med utsläppsfria zoner för nyttofordon och lastbilar kan upprätta utsläppsfria zoner för taxibilar. Dessutom är den utsläppsfria zonen för taxibilar i en kommun geografiskt densamma som för nyttofordon och lastbilar. Detta bidrar till politisk tydlighet och säkerställer att samma medel för verkställighet, undantag och kommunikation kan användas som för nyttofordon och lastbilar.

Ett annat skäl att välja utsläppsfria zoner är att de gäller för *samtliga* taxibilar. Ingen åtskillnad görs mellan taxibilar som vinkas in (vinkas in av passagerare vid en taxistation eller på gatan) och bokade taxibilar (bokas via telefon eller app).

2.2.3 Utsläppsfria zoners inverkan på taxibilar

Det finns mer än 35 000 taxibilar i Nederländerna, främst i stadsområden¹¹. Taxibilar kör cirka tre gånger fler kilometer per år än vanliga personbilar, och mer än 60 % av taxibilarna drivs med diesel¹². En allt större andel taxibilar är utsläppsfria¹³. Införandet av utsläppsfria zoner för taxibilar kan ytterligare påskynda övergången till utsläppsfria taxitransporter. Om en utsläppsfri zon införs i ett område där taxioperatörerna är verksamma kan detta bidra till att de väljer utsläppsfria fordon (tidigare).

Utsläppsfria zoner för taxibilar inverkar positivt på människor, djur och växter i de områden där taxibilar är verksamma. Zonerna bidrar till minskat antal fossildrivna taxibilar, vilket leder till minskade trafikutsläpp, förbättrad luftkvalitet, minskat buller och därmed förbättrad livskvalitet i stadsområden. Utsläppsfria zoner bidrar också till minskade utsläpp av växthusgaser. Exakta hur mycket utsläppsfria zoner för taxibilar bidrar till dessa mål beror på antalet kommuner som väljer att införa sådana zoner, zonernas storlek och lokala trafikförhållanden. Genom undertecknandet av ramavtalet uttryckte kommunerna Amsterdam, Haag, Eindhoven, Rotterdam och Tilburg sin avsikt att införa en sådan zon. Kommunen Haarlemmermeer har nu anslutit sig. Det innebär att en stor del av taximarknaden omfattas¹⁴. Fler kommuner kan komma att följa.

Om kommuner inför utsläppsfria zoner för taxibilar kommer detta att påverka taxioperatörer som kör i zonen. Verksamhetsutövare som fortfarande kör taxibilar som drivs av fossila bränslen kommer att behöva investera i utsläppsfria modeller om de vill fortsätta köra i zonen. Övergångsbestämmelserna är så nära anpassade som möjligt till verksamhetsutövarnas naturliga investeringstidpunkt (se 2.2.4). För de flesta modeller är ägandekostnaden för en utsläppsfri taxi redan lägre än för en jämförbar modell som drivs av fossila bränslen. Inköpskostnaderna kan i vissa fall vara högre, men verksamhetsutövarna tjänar in dessa kostnader¹⁵.

Taxiföretag som kör i zonerna men som (ännu) inte kan uppfylla tillträdeskraven kan i vissa fall ansöka om undantag. Genom att genomföra en harmoniserad undantagspolicy och inrätta en central enhet för undantagsansökningar försöker kommunerna hålla verksamhetsutövarnas rättsliga och administrativa börda låg (se 2.4).

För kommuner som inför utsläppsfria zoner för taxibilar innebär detta att de måste se till att den respekteras (se 2.5). Kommunerna ska också utarbeta en undantagspolicy. De kommuner som har för avsikt att införa utsläppsfria zoner för taxibilar har meddelat att

¹¹ En fjärdedel till en tredjedel av taxibilarna används för taxitransport av konsumenter, medan övriga taxibilar används för så kallade målgruppstransporter: upphandlad transport av till exempel elever, äldre och sjuka.

¹² Källor: Nederländernas statistiska myndighet och nederländska transportmyndigheten.

¹³ I september 2024 var mer än 26 % av det totala antalet taxibilar utsläppsfria, jämfört med 16 % 1,5 år tidigare. Mer än hälften av de nyinköpta fordon som registrerades som taxibilar under de första månaderna 2024 var utsläppsfria. Källa: nederländska transportmyndigheten.

¹⁴ Det exakta antalet taxibilar som är verksamma i varje kommun är inte känt. En analys av nederländska statistiska myndigheten visar att allra flest taxikilometrar körs i Amsterdam och att nästan hälften av alla taxikilometrar körs i Noord-Holland, Zuid-Holland och Noord-Brabant tillsammans.

¹⁵ För målgruppstransporter fastställs i avtal tidpunkten för investeringen och när inköpskostnaderna ska ha tjänats in.

de vill delegera sin undantagsbefogenhet till den centrala enheten för undantag i utsläppsfria zoner (*Centraal Loket ontheffingen nul-emissiezones*), som håller på att inrättas inom ramen för genomförandeagendan för stadslogistik (se 2.4).

Det står kommunerna fritt att besluta om de vill införa utsläppsfria zoner för taxibilar. Inrättandet av en sådan zon sker därefter genom en trafikförordning. I beslutet motiverar kommunen en sådan zons effektivitet och proportionalitet, beaktar konsekvenserna för invånare, taxiföretag och taxiförare och undersöker om alla villkor är uppfyllda. Dessutom utvärderar kommunen införandet en utsläppsfri zon för taxibilar mot andra åtgärder som kan förbättra luftkvaliteten och livskvaliteten. De kommuner som har undertecknat ramavtalet har i samråd med kungliga nederländska transportförbundet och lokala taxioperatörer tagit fram en handlingsplan för införandet av utsläppsfria zoner för taxibilar. De krav som gäller för antagandet av en trafikförordning säkerställer också att kommunerna fattar beslut om att inrätta en utsläppsfri zon för taxibilar med vederbörlig omsorg. Samarbetsprojektet stadslogistikexpertpoolen stöder kommunerna i utfärdandet av trafikbeslut och tillhandahåller mallförordning.

2.2.4 Övergångsbestämmelser för taxibilar som registreras före 2026

Taxiföretag som har investerat i ett fordon som drivs med fossila bränslen under de senaste åren ska ha ytterligare några år på sig att gå över till en utsläppsfri variant. Tillträdeskraven för utsläppsfria zoner för taxibilar ska vara följande:

- Alla fordon, nya eller begagnade, som registreras som taxibilar från och med den 1 januari 2026 ska vara utsläppsfria för att få köras i zonen.
- Taxibilar i utsläppsklass 5 som registreras före den 1 januari 2026 ska ha tillträde till zonen till och med den 1 januari 2027.
- Taxibilar i utsläppsklass 6 som registreras före den 1 januari 2026 ska ha tillträde till zonen till och med den 1 januari 2029¹⁶.

Tillträdeskraven har utarbetats i samråd med parterna i ramavtalet. Man eftersträvar en balans mellan, å ena sidan, att uppnå en betydande minskning av utsläppen från trafiken och, å andra sidan, att det ska vara genomförbart för taxiföretagen. Den totala ägandekostnaden, avskrivningstiden för taxibilar och tillgången till utsläppsfria taxibilar beaktades.

Tillträdeskraven gäller för alla utsläppsfria zoner för taxibilar, oavsett när en kommun inför en sådan zon.

2.3 Undantag för rullstolsanpassade taxibilar

Ägare av rullstolsanpassade taxibilar kan oftast ännu inte uppfylla tillträdeskraven för utsläppsfria zoner. Prisvärda, utsläppsfria taxibilar som är rullstolsanpassade är ännu inte tillgängliga i tillräcklig utsträckning. Därför är rullstolsanpassade taxibilar undantagna från förbudet mot trafik på grund av utsläppsfria zoner för taxibilar fram till och med 2030. Rullstolsanpassade taxibilar identifieras i fordonsregistret med karosserikoden SH, som är en särskild beteckning för rullstolsanpassade taxibilar, eller med specialkoderna 70, 145, 146, 147 eller 149. Undantagets upphörande ska ses över 2028 för att fastställa huruvida tillräckliga överkomliga, utsläppsfria modeller kommer att finnas tillgängliga från och med 2030.

2.4 Harmoniserad undantagspolicy

Förutom ägare av rullstolsanpassade taxibilar finns det sannolikt även andra taxioperatörer som (ännu) inte kan uppfylla tillträdeskraven för utsläppsfria zoner. I vissa fall kan ägarna till dessa taxibilar ansöka om undantag för att köra i de utsläppsfria zonerna. Det är inte önskvärt att aktörer i olika kommuner ställs inför olika undantagspolicyer och olika ansökningsförfaranden. Det är därför som de kommuner som ska införa utsläppsfria zoner för taxibilar, tillsammans med ministeriet för

¹⁶ Utsläppsklassen anger hur förorenande ett fordon är. Generellt sett, ju högre utsläppsklass, desto färre föroreningar släpps ut.

infrastruktur och vattenförvaltning, ska komma överens om en harmoniserad undantagspolicy som ska genomföras gemensamt av kommunerna. Detta gäller till exempel dagliga undantag för att köra in i utsläppsfria zoner ett antal gånger om per år. Dessutom görs överenskommelser om beviljande av undantag för längre perioder, till exempel om en verksamhetsutövare står inför konkurs eller om en verksamhetsutövare har köpt ett utsläppsfritt fordon som ännu inte har levererats.

Hänsyn tas också till målgruppstransport, upphandlad transport av till exempel elever, äldre och sjuka, som utförs med taxi. Kommuner som avser att införa utsläppsfria zoner för taxibilar upphandlar eller kommer att upphandla sin målgruppstrafik på grundval av utsläppsfria transporter. Det ska dock även finnas målgruppstransporter i zonerna som till exempel upphandlas av omgivande kommuner eller av andra parter. Vissa av dessa transporter kanske (ännu) inte kan uppfylla tillträdeskraven för utsläppsfria zoner på grund av pågående avtal med kunder. En förteckning över denna grupp upprättades på uppdrag av ministeriet för infrastruktur och vattenförvaltning och de kommuner som ska inrätta utsläppsfria zoner för taxibilar. Kommunerna samarbetar och samråder med branschen för att utveckla förutsättningarna för undantag.

Avsikten är att undantagen ska bedömas av den centrala enheten för undantag i utsläppsfria zoner, som håller på att inrättas som en del av genomförandeagendan för stadslogistik. De kommuner som ska införa utsläppsfria zoner för taxibilar har angett att de ska delegera sin undantagsbefogenhet till den centrala enheten. Verksamhetsutövarna kan därefter vända sig till denna kontaktpunkt för att ansöka om undantag för en eller flera kommuner med utsläppsfria zoner. Detta ska säkerställa enhetlighet i undantagspolicyn, tydlighet och lägre administrativ börda för taxioperatörer och kommunerna.

2.5 Genomförande, kontroll och verkställighet

Kontroll vid inträde till en utsläppsfri zon utförs av kommunen på grundval av registreringsskylten, vanligtvis med hjälp av kameror och automatisk avläsning av registreringsskyltar (ANPR) eller genom utplacering av särskilda utredningstjänstemän. Överträdelser av förbudet mot trafik på grund av en utsläppsfri zon kan leda till böter enligt lagen om administrativ verkställighet av trafikföreskrifter (nedan kallad *Mulderlagen*). Justitieministern och ministern för säkerhetsfrågor ska verka för att denna överträdelse inkluderas i *Mulderlagen* som ett bötfällbart brott.

2.6 Administrativ börda och efterlevnadskostnader

Omkring 10 000 taxibilar används för taxitransport av konsumenter i Nederländerna¹⁷. Tre fjärdedelar av dem kör troligen (ibland) inom de kommuner som planerar att inrätta utsläppsfria zoner för taxibilar. Mer än 26 % av alla taxibilar var redan utsläppsfria i september 2024, och denna procentandel är ännu högre i de kommuner som planerar att inrätta utsläppsfria zoner för taxibilar. De allra flesta andra taxibilar är av utsläppsklass 5 eller 6. Ägare av dessa taxibilar ska kunna nyttja övergångsbestämmelserna under de kommande åren. Om de ändå skulle investera i ett nytt fordon (på grund av fordonets avskrivningsperiod) skulle införandet av utsläppsfria zoner för taxibilar vara en uppmaning för dem att välja ett utsläppsfritt fordon. Denna förordning medför ingen ytterligare administrativ börda och inga efterlevnadskostnader för denna grupp.

Det kommer att finnas en liten grupp verksamhetsutövare, en grov uppskattning är mellan 500 och 700, för vilka detta inte gäller. Om de vill köra i utsläppsfria zoner behöver de investera i utsläppsfria fordon i förväg och kommer därmed få ytterligare administrativa bördor och efterlevnadskostnader. Dessa kostnader består av inköp av ett nytt fordon och eventuella kostnader som kan uppstå för registrering av detta fordon

¹⁷ För de taxibilar som används för målgruppstransporter siktar centralregeringen och kommunerna på att målgruppstransporter ska bli utsläppsfria senast 2025. Det kan fortfarande finnas målgruppstransporter som ännu inte är utsläppsfria och som är verksamma i de utsläppsfria zonerna för taxibilar. De kommuner som ska inrätta utsläppsfria zoner för taxibilar håller på att utarbeta förutsättningarna för undantag för denna grupp.

som taxi och för att vidarebefordra registreringsnumret till kommunen. Om man utgår från en timmes arbete och en timlön på 47 euro är den totala administrativa bördan för denna grupp av verksamhetsutövare sammanlagt högst 32 900 euro (700 x 47 euro) i engångskostnad.

Utöver den lilla grupp av verksamhetsutövare som investerar i förväg i utsläppsfria fordon, finns det kostnader för att ansöka om undantag för berättigade verksamhetsutövare. Antalet förväntade undantag och ansökningsförfarandet ska bedömas ytterligare. Det förväntas att antalet ansökningar om undantag ska uppgå till några hundra per år. Om man utgår från 300 ansökningar om undantag per år, som var och en tar i genomsnitt en halvtimme, blir den administrativa bördan 7 050 euro per år.

3. Innehållet i ett nytt vägmärke för miljözoner och utsläppsfria zoner

3.1 Introduktion och bakgrund till det nya vägmärket och tillhörande tilläggsskyltar

Denna del av de förklarande anmärkningarna avser anpassningen av vägmärken som anger en miljözon eller en utsläppsfri zon.

Både miljözoner och utsläppsfria zoner är sätt att uppnå klimat- och luftkvalitetsmålen. För att inrätta en sådan zon krävs ett vägmärke som anger zonen och specificerar för vilka fordon zonen gäller. Genom denna förordning ersätts de tidigare vägmärkena för miljözoner och utsläppsfria zoner med ett nytt, framtidssäkert vägmärke med tillhörande tilläggsskyltar.

Skälet till att anpassa vägmärkena är trefaldigt.

- För det första är det tidigare etablerade¹⁸ vägmärket för utsläppsfria zoner (C22c) särskilt utformat för att förbjuda nyttofordon och lastbilar. På grund av vägmärkets utseende kan inga andra fordonskategorier läggas till. Detta har blivit ett problem nu när taxibilar, se punkt 2, också kan ingå i utsläppsfria zoner.

¹⁸ Förordningen av den 29 oktober 2019 om ändring av 1990 års förordning om trafikregler och vägmärken, förordningen om administrativa bestämmelser om vägtrafik och förordningen om registreringsnummer i samband med harmoniseringen av miljözoner (Nederländernas officiella tidning 2019, 398).

För att kunna omfatta taxibilar, och eventuellt andra fordon i framtiden, har en mer allmän skylt nu utformats. Det tidigare fastställda vägmärket för utsläppsfria zoner var praktiskt och rättsligt obrukbart för andra fordonskategorier än de nyttofordon och lastbilar som avbildades på det.

- Ett annat skäl till att anpassa tilläggsskyltarna är det faktum att om en utsläppsfri zon för nyttofordon och lastbilar och en miljözon för dieseldrivna personbilar skulle inrättas med de gamla vägmärkena, skulle de olika tilläggsskyltarna strida motsäga varandra när det gäller nyttofordon. Genom att anpassa skyltarna kan både utsläppsfria zoner för nyttofordon och lastbilar och miljözoner för dieseldrivna personbilar inrättas.
- Slutligen skulle samexistensen av två huvudskyltar med olika tilläggsskyltar leda till blandad skyltning och otydlighet för trafikanterna.

Det nya vägmärket ska användas för alla utsläppsrelaterade zoner som ingår i 1990 års förordning om trafikregler och vägmärken. Detta gör det möjligt att ange både miljözoner och utsläppsfria zoner med hjälp av de tillhörande tilläggsskyltarna. Vägmärket är framtidssäkert så att det, utan huvudskylten ändras, så småningom också ska vara möjligt att inrätta utsläppsfria zoner även för andra fordonskategorier¹⁹. Denna förordning gör det möjligt att lägga till taxibilar till systemet för tillträde till utsläppsfria zoner.

Genom detta ändringsförslag frikopplas dessutom miljözonen för dieseldrivna personbilar från nyttofordon, vilket gör det möjligt att behålla en separat miljözon för personbilar eller att inrätta en i kombination med en utsläppsfri zon för nyttofordon och lastbilar.

Självständig utveckling

Med undantag för taxibilar påverkar det nya vägmärket inte de befintliga tillträdessystemen eller de avtal som gäller dem²⁰. Senast 2025 ska ett antal tilläggsskyltar redan ha upphört att gälla²¹. Eftersom denna förordning träder i kraft efter det datumet behöver dessa skyltar inte ersättas med nya tilläggsskyltar. Det är tilläggsskyltarna C22a1, C22a4, C22a6 och C22a8.

3.2 Förslagets huvudprinciper

Det nya vägmärket består av en huvudskylt som är en variant av en befintlig förbudsskylt (C6: förbud mot trafik med motordrivet fordon med fler än två hjul). Detta ersätter de befintliga vägmärkena för miljözoner och utsläppsfria zoner med ett gemensamt vägmärke som anger förbud mot fordonstrafik på grund av utsläppskrav. Detta är ett förbudsmärke med bilden av en bil och rökplymer. Precis som i det nuvarande systemet med miljözoner och utsläppsfria zoner kombineras detta vägmärke alltid med en eller flera tilläggsskyltar som visar kombinationer av fordonskategorier, utsläppsklasser och bränslen. Av tilläggsskyltarna framgår för vilka fordonskategorier i vilken utsläppsklass zonen gäller (tillträdesregler).

Nya vägmärken och tilläggsskyltar bättre anpassade till vägtrafikförordningen och 1990 års förordning om trafikregler och vägmärken.

¹⁹ Inrättande av en utsläppsfri zon för nya fordonskategorier är endast möjligt efter ändring av texten och beskrivningen av vägmärken i 1990 års förordning om trafikregler och vägmärken. Denna nya framtidssäkrade design kommer att minska både den administrativa bördan och de kommunala kostnaderna jämfört med det aktuella systemet. Genom denna förordning blir det möjligt att införa utsläppsfria zoner för taxibilar.

²⁰ Förordning av den 29 juni 2023 om ändring av 1990 års förordning om trafikregler och vägmärken i samband med tillfälliga villkor och övergångsbestämmelser för utsläppsfria zoner (tillfälligt beslut om utsläppsfria zoner) (Nederländernas officiella tidning 2023, 241).

²¹ Se artikel 86d.2 (gammal) och 86d.3 (gammal) i 1990 års förordning om trafikregler och vägmärken.

Det nya vägmärket och tillhörande tilläggsskyltar är bättre än de tidigare vägmärkena för miljözoner i enlighet med gällande regler för vägmärken och tilläggsskyltar i vägtrafikförordningen (artikel 8.2 b) och 1990 års förordning om trafikregler och vägmärken (artikel 67.1 b).

Av tilläggsskyltarna framgår för vilka fordon förbudet gäller. Detta i motsats till de tidigare vägmärkena, som angav vilka fordon som var tillåtna. I det nya systemet framgår det alltid av tilläggsskyltarna för vilka fordon och under vilka förhållanden (vilken utsläppsklass) förbudet gäller. Färgerna på de utsläppsklasser som anges på tilläggsskyltarna överensstämmer med det befintliga systemet i 1990 års förordning om trafikregler och vägmärken.

Genom denna förordning ska den befintliga märkningen för utsläppsfria zoner och miljözoner med tillhörande tilläggsskyltar tas bort från och med den 1 januari 2026, och det nya vägmärket med tillhörande tilläggsskyltar enligt bilaga 1 till artikel I E.2 i denna förordning ska gälla.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2026. Märkningen omfattas av en tillfällig övergångsåtgärd på 6 månader för kommuner med befintliga miljözoner. Kommuner som redan har miljözoner för nyttofordon och lastbilar den 1 januari 2026 ska ha placerat ut de nya tilläggsskyltarna och vid behov ha antagit en ny trafikförordning senast den 1 juli 2026. På så sätt har kommunerna tillräckligt med tid för att placera ut rätt skyltar utan att behöva ha olika skyltning med samma innebörd på gatorna under en längre tid.

3.3 Konsekvenser

Införandet av det nya vägmärket och tillhörande tilläggsskyltar för miljözoner och utsläppsfria zoner löser tre problem. För det första ska det så småningom vara möjligt att lägga till nya fordonskategorier, till att börja med taxibilar, till skyltningen av utsläppsfria zoner. Dessutom ska det vara möjligt att införa miljözoner uteslutande för dieseldrivna personbilar i områden där nyttofordon omfattas av en utsläppsfri zon. Slutligen undviks ett virrvarr av vägmärken med tilläggsskyltar. För en miljözon och en utsläppsfri zon räcker det med en skylt med en eller flera tilläggsskyltar.

3.4 Genomförande, kontroll och verkställighet

Det nya vägmärket och tillhörande tilläggsskyltar ska gälla från och med den 1 januari 2026. Från och med offentliggörandet av denna förordning ska informationskampanjer inledas för att öka medvetenheten om den nya skyltningen. Fordonsägare ska på de nationella webbplatserna för miljözoner och utsläppsfria zoner (www.milieuzones.nl och www.opwegnaarzes.nl) informeras om de miljözoner och utsläppsfria zoner som inrättas av kommuner, tillämpliga regler och tillhörande märkning. Dessa webbplatser ska också ge en översikt över miljözonerna och de utsläppsfria zonerna samt kombinationen av det nya huvudmärket med de nya tilläggsskyltarna.

Kommunikation ska inte bara komma från den nationella regeringen. Enskilda kommuner och branschorganisationer ska involvera sina egna valkretsar i den nya märkningen av miljözoner och utsläppsfria zoner samt informera dem om detta.

3.5 Ekonomiska konsekvenser

Kommuner som väljer att införa en miljözon eller en utsläppsfri zon kan göra en uppskattning av de ekonomiska konsekvenserna och den administrativa bördan till följd av denna ändring. Omfattningen av denna inverkan beror på den konkreta beslutsprocessen, som för närvarande uppskattas vara begränsad, eftersom kommuner som vill införa utsläppsfria zoner från och med 2025 ändå skulle behöva investera i att ersätta och placera ut vägmärket för utsläppsfria zoner. Kommuner som endast

upprätthåller en miljözon ska också införa ny skyltning. Eftersom många av kommunerna skärper till tillträdeskraven samtidigt är ny skyltning redan en del av planeringen.

4. Diskussion, rådgivning, samråd, preliminär granskning och anmälan

Inför denna förordning diskuterades skyltningen med kommunerna, den nationella vägmärkestjänsten, justitieministeriet och ministeriet för säkerhetsfrågor, åklagarmyndighetens centrala behandlingsenhet och infrastruktur- och vattenförvaltningsministeriet.

Utvecklingen i Europa när det gäller harmonisering av vägmärken för områden med begränsad trafikåtkomst övervägdes också. Det handlar om råd om användningen av en huvudskylt som visar en bil med avgaser (så som visas på det nuvarande huvudmärket) och under de fordon som huvudmärket omfattar (så som visas i det nuvarande systemet). Detta system är för närvarande under utveckling och har ännu inte fastställts slutgiltigt. Inrättandet av nederländska utsläppsfria zoner ligger i före utvecklingen av regler på EU-nivå och internationellt. Det nya huvudmärket liknar det vägmärke som används i Flandern för lågutsläppszoner.

Dessutom utvärderades huvudmärkets och de olika tilläggsskyltarnas effektivitet och begriplighet genom en användarundersökning, där deltagarna var representativa för hela populationen av trafikanter på nederländska motorvägar. Resultaten visar att huvudmärket är starkt förknippat med föroreningar, där det står klart att mindre förorenande fordon och fordon med rena drivmedel (el och vätgas) får köra in oavsett typ av tilläggsskylt. Det finns också indikationer på att respondenterna inte kan tolka systemet med till exempel "3 och lägre" eller "4 och högre" korrekt i förhållande till den fordonsklass som de kör i (är klass 3 över eller under klass 4 och/eller är klass 3 eller klass 4 renare eller mer förorenande?). För att minska risken för tvetydighet beslutades det att de nya tilläggsskyltarna uttryckligen ska visa vilka utsläppsklasser som miljözonen gäller för. Detta för att förhindra att trafikanter gör misstag när det gäller logiken bakom vilka utsläppsklasser som är högre eller lägre och vilka utsläppsklasser som är renare eller mer förorenande.

I användarundersökningen dras slutsatsen att med de föreslagna ändringarna av märkningen och en lämplig informationskampanj kan trafikanterna göra färre misstag och den nya skyltens begriplighet och tydlighet ökas.

4.1 SMF-provning

Den 31 januari 2023 hölls, som en del av SMF-provningen, diskussioner med sex små och medelstora företag om avsikten att införa utsläppsfria zoner för taxibilar. De små och medelstora företagen är verksamma på marknaden för konsumenttaxi och för målgrupps transporter i olika delar av Nederländerna. Deltagarna i paneldiskussionen är positiva till förordningen. De stödjer de underliggande hållbarhetsambitionerna och anser att planerna är genomförbara, men har ett antal farhågor.

Det första är att rullstolstaxibilar och taxibilar för liggande patienttransport ska undantas, och att utgången av detta undantag 2030 ska ses över i tid för att avgöra om det ska finnas tillräckligt med överkomliga, utsläppsfria rullstolstaxibilar. Detta ska ses över 2028, se avsnitt 2.3.

En annan farhåga för deltagarna är att det ska finnas tillräcklig laddningsinfrastruktur, inklusive så kallade snabbaddningsstationer, eventuellt särskilt för taxibilar. Kommunerna underlättar tillgången till tillräcklig laddningsinfrastruktur och samordnar detta med nätooperatören och relevanta marknadsaktörer, vilket också fastställs i ramavtalet. Centralregeringen samarbetar också med dessa parter inom ramen för den så kallade nationella agendan för laddningsinfrastruktur. Taxibilars laddningsbehov

beaktas i inventeringen av den laddningsinfrastruktur som krävs i detta sammanhang. Den nationella agendan för laddningsinfrastruktur syftar till att säkerställa att utvecklingen av laddningsinfrastruktur i Nederländerna ligger i linje med tillväxten av alla typer av elektrisk transport, med det primära målet att tillhandahålla tillräckliga laddningsalternativ. I samarbetsavtalet inom ramen för den nationella agendan för laddningsinfrastruktur har konkreta arrangemang gjorts mellan centralregeringen och regionerna i detta avseende²².

Det är viktigt för små och medelstora företag att särskild uppmärksamhet ägnas åt målgruppstransporter. Enligt dem fungerar detta som en form av kollektivtrafik för personer som inte kan använda vanlig kollektivtrafik. Utsläppsfri körning bör inte ske på bekostnad av den tjänst som tillhandahålls dessa personer, till exempel på grund av att laddning skulle behöva ske under resan. Det är viktigt att kunder inom målgruppstransport (mestadels kommuner) uppmärksammar detta. Inom ramen för överenskommelsen och det administrativa avtalet om utsläppsfri målgruppstransport uppmannas och bistås kunder inom målgruppstransporter av centralregeringen för att upphandla utsläppsfria transporter²³.

I paneldiskussionen med små och medelstora företag diskuterades vidare att det, för att minska den administrativa bördan för små och medelstora företag, är viktigt att det finns en enhet där undantag kan sökas och att alla kommuner med en utsläppsfri zon för taxibilar tillämpar samma undantagspolicy. Deltagarna påpekade att det finns taxibilar som är verksamma i hela landet och att det därför bör vara möjligt att få ett undantag för alla utsläppsfria zoner som gäller under längre perioder. Dessa synpunkter från små och medelstora företag ska beaktas vid utarbetandet av undantagspolicy.

4.2 Samråd på internet

Ett offentligt samråd på internet om utkastet till förordning ägde rum från och med den 18 augusti till och med den 15 september 2023. Totalt inkom 15 svar. Fyra personer, sju företag eller företrädare för företag och fyra kommuner svarade. Svaren är i allmänhet positiva när det gäller kommunernas möjlighet att inrätta utsläppsfria zoner för taxibilar, men parterna uppmärksammar ett antal punkter.

Tre svar tyder på att tillträdeskraven, som förklaras i avsnitt 2.2.4, gäller för varje utsläppsfri zon för taxibilar oavsett när en kommun inrättar zonen. Enligt en paraplyorganisation innebär detta att verksamhetsutövarna kort före införandet av en zon kan informeras om att de inte kan bedriva verksamhet med sina taxibilar inom zonen. En kommun begär att tillträdeskraven för en zon ska bero på när zonen inrättas. Detta alternativ valdes inte. Enhetliga tillträdeskrav för alla utsläppsfria zoner förhindrar att verksamhetsutövare ställs inför olika situationer i olika utsläppsfria zoner. Den enhetliga övergångsordningen bygger på den nationella taxiflottan och den genomsnittliga avskrivningstiden för taxibilar. Kommunerna ska i god tid kommunicera och samråda med den lokala taxibranschen om de vill inrätta en utsläppsfri zon. Vid behov kan kommunen tillfälligt bevilja ytterligare undantag.

En kommun frågar varför man i tillträdeskraven anger datumet den 1 januari 2025²⁴. Detta valdes i samråd med kommuner, företrädare för taxibranschen och andra berörda parter och efter att ha studerat tillgängligheten och ägandekostnaderna för utsläppsfria taxibilar. Det valda datumet sammanfaller med den tidpunkt då kommunerna kan upprätta en utsläppsfri zon för taxibilar, vilket i sin tur sammanfaller med den tidpunkt då en utsläppsfri zon för nyttofordon och lastbilar kan inrättas.

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

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

²⁴ Planen var ursprungligen att möjliggöra utsläppsfria zoner för taxibilar från och med den 1 januari 2025. Detta datum har därefter skjutits upp till den 1 januari 2026.

En privatperson frågar varför mer generiska riktlinjer inte valdes. Centralregeringen har valt att göra kommersiella transporter grönare i städerna först, eftersom detta är det mest effektiva och kostnadseffektiva. Två (företrädare för) taxiföretag betonar vikten av tillräcklig (snabb) laddningsinfrastruktur och marknadsbaserade laddningsavgifter. En av dem skulle också vilja se en omfattande undantagspolicy, och en kommun lämnade också två kommentarer om undantagspolicyn. Undantagspolicyn håller på att utarbetas tillsammans med kommunerna och i samråd med branschen.

I allmänhet ifrågasätts inte systemet för det föreslagna vägmärket, men ytterligare förtydliganden efterfrågas. Dessutom föreslog ett antal parter att man skulle skärpa ordalydelsen och vägmärket med tillhörande tilläggsskyltar och att de förklarande anmärkningarna skulle förtydligas. Många av dessa förslag har antagits.

I fråga om systemet för användning av färger och visning av utsläppsklasser på vägmärket och tillhörande tilläggsskyltar inkom en specifik kommentar från en privatperson. Detta förslag togs med som ett övervägande tidigare i förberedelsefasen. Det slutliga valet för systemet gjordes på grundval av expertutlåtanden från parter som nationella vägmärkestjänsten, kommuner och polisen samt användartestet. Användartestet visade att tilläggstecknet är lättare att tolka om alla utsläppsklasser som inte har åtkomst visas. Man beslutade också att använda de färger som redan tilldelats utsläppsklasser i 1990 års förordning om trafikregler och vägmärken och som finns på befintliga tilläggsskyltar. Valet att ändra systemet med kompletterande tilläggsskyltar från "tillåtet" till "förbjudet" gjordes i linje med det befintliga systemet i 1990 års förordning om trafikregler och vägmärken. Detta visar inte utsläppsklasserna som har åtkomst.

Kritiska svar inkom också avseende antalet skyltar i kombination med vägmärket för miljözonerna. Det föreslagna vägmärket med tillhörande tilläggsskyltar ersätter dock vägmärkena för både utsläppsfria zoner för stadslogistik (C22c) och miljözoner (C22a) för att förhindra att det finns ett alltför stort antal vägmärken.

En intressegrupps svar att uttryckligen inkludera mobila maskiner och traktorer som tillåtna fordonskategorier på tilläggsskyltarna leder inte till någon ändring, eftersom mobila maskiner och traktorer inte omfattas av systemet med utsläppsfria zoner. Detta kommer inte heller att vara fallet för tillfället, vilket är anledningen till att de inte har lagts till.

En kommun begär flexibilitet när det gäller tilläggsskyltar. För att göra det så tydligt som möjligt för trafikanter är det nödvändigt att tilläggsskyltarna för miljözoner och utsläppsfria zoner är desamma överallt.

Som ett resultat av kommunernas svar på att kombinera tidsfönsterzoner, fotgängarområden och utsläppsfria zoner till ett enda vägmärke fördes diskussioner med de berörda kommunerna. Problemet med att kombinera skyltningen för utsläppsfria zoner och andra typer av områden kan inte lösas genom att anpassa huvudmärket eller tilläggsskyltarna för utsläppsfria zoner. Tilläggsskyltarna anger vilka fordon huvudmärket gäller för. En begränsning av tilläggsskyltens giltighetstid skulle innebära att huvudmärket inte skulle vara tillämpligt utanför dessa tider. Kommunerna får dock inrätta ett tidsbegränsade områden inom en utsläppsfri zon.

Kommentarerna på utsläppsfria zoner för stadslogistik och eventuella undantag för vissa fordonskategorier faller utanför tillämpningsområdet för denna förordning och leder inte till ändringar av vägmärket.

4.3 Provning hos rådgivande organet för regelbörda

Den 14 september 2023 avgav det rådgivande kollegiet ett lagstiftningsyttrande om utkastet till beslut. Det rådgivande organet rekommenderar att förordningen lämnas in efter att ett antal rekommendationer har beaktats.

För det första rekommenderar det rådgivande organet att man säkerställer att kommuner som inrättar utsläppsfria zoner för taxibilar ser till att det finns tillräcklig laddningsinfrastruktur och nätkapacitet. Enligt ramavtalet ska kommunerna underlätta tillgången till tillräcklig laddningsinfrastruktur och samråda med lokala taxiföretag för att avgöra om förutsättningarna för utsläppsfria zoner (inklusive tillräcklig laddningsinfrastruktur) är uppfyllda. Vid utfärdandet av en trafikförordning, genom vilken kommuner inrättar utsläppsfria zoner för taxibilar, kontrollerar de också att alla förutsättningar är uppfyllda. Det är möjligt att göra invändningar och att överklaga en trafikförordning. I avsnitt 4.1 beskrivs vad centralregeringen och kommunerna gör för att säkerställa att det finns tillräcklig laddningsinfrastruktur och nätkapacitet.

För det andra rekommenderar det rådgivande organet att man tillsammans med kommunerna utarbetar en enhetlig ordning för tillträde (inklusive undantag). Hur detta görs beskrivs i avsnitt 2.2.4 och 2.4.

Styrelsen rekommenderar också att man behandlar de finansiella och skattemässiga bestämmelserna för taxiföretag och avtal med kommuner om kommunikationen om detta. Verksamhetsutövare kan använda sig av systemet med miljöinvesteringsavdrag för att göra skatteeffektiva investeringar i miljövänliga affärstillgångar. Under 2024 kunde miljöinvesteringsavdrag användas för inköp av en el- eller vätgasdriven taxi med nio säten eller för rullstolstransport. Varje år omdefinieras de affärstillgångar som är berättigade till miljöinvesteringsavdrag. Detta beror bland annat på merkostnaderna för miljövänliga affärstillgångar. Mer information finns på www.rvo.nl/miavamil. Kommunerna kan erbjuda verksamhetsutövarna ytterligare finansieringsmöjligheter och ska informera om detta.

Slutligen rekommenderar det rådgivande organet att kostnaderna (för regleringsbördan) för företag kompletteras. Om en kommun beslutar att inrätta en utsläppsfri zon för taxibilar ska kommunen i trafikförordningen klargöra konsekvenserna för verksamhetsutövarna och väga dessa mot andra intressen, läs mer i avsnitt 2.6.

4.4 Preliminär granskning

Den 1 december 2023 överlämnades utkastet till förordning till senaten och andra kammaren för preliminär granskning på grundval av artikel 2b i vägtrafiklagen. Den 11 september 2024 frågade andra kammaren i vilken utsträckning utkastet till förordning är förenligt med de politiska avsikterna. Denna fråga besvarades den 8 oktober 2024. Svaret upptogs sedan på dagordningen för utskottets debatt om hållbara transporter den 17 oktober 2024. Svaret ledde inte till ytterligare kommentarer.

4.5 Anmälan [XX]

Utkastet till denna förordning överlämnades till Europeiska kommissionen den [XX] (anmälningsnummer XX), i enlighet med artikel 5.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EUT L 241, 2015, s. 1).

I enlighet med artikel 6.1 i ovannämnda direktiv gällde därefter en frysningsperiod på 3 månader som löpte ut den [XX].

II. Förklarande anmärkningar per artikel

Artikel I (1990 års förordning om trafikregler och vägmärken)

Del A (artikel 86d i 1990 års förordning om trafikregler och vägmärken)

Punkterna 1 och 4

Det tidigare vägmärket för miljözon och vägmärket för utsläppsfri zon har ersatts av ett nytt vägmärke som anger en miljözon och/eller en utsläppsfri zon med en ny alfanumerisk kombination. Av de tilläggs skyltar som förtecknas i bilaga 1 framgår vilken

fordonskategori och typ av zon som gäller. En kombination av en miljözon och en utsläppsfri zon är möjlig. En miljözon, i ett område med en utsläppsfri zon, kan nu också inrättas enbart för dieseldrivna personbilar. I ett sådant område gäller en utsläppsfri zon för nyttofordon och en miljözon för dieseldrivna personbilar. I samtliga fall kombineras vägmärke C22e med en eller flera tilläggsskyltar (C22e1 till C22e10).

Punkt 1

Det nederländska begreppet *bussen* ska ersättas med *autobussen*. Man har alltid syftat på *autobussen*, och det definieras även i artikel 1 i 1990 års förordning om trafikregler och vägmärken. De ska också nämnas i beskrivningen av tilläggsskyltarna.

Punkt 2

När denna förordning träder i kraft den 1 januari 2026 ska de tidigare punkterna 2 och 3 i artikel 86d upphöra att gälla och de övriga punkterna omnumreras. I förordningen av den 29 oktober 2019²⁵ angavs redan att de ursprungliga punkterna 2 och 3 skulle upphöra att gälla efter den 1 januari 2022 respektive den 1 januari 2025.

Punkt 3

I denna del av artikeln anges vilken tilläggsskylt/vilka tilläggsskyltar som kan användas. Kombinationer med andra tilläggsskyltar är inte möjliga för miljözoner och utsläppsfria zoner. Tilläggsskyltarna C22e2, C22e4 och C22e5 har en ny innebörd. Resterande tilläggsskyltar (C22e1 och C22e6 till C22e10) ersätter befintliga tilläggsskyltar med samma innebörd.

Av C22e2 framgår att taxibilar också kan läggas till som en fordonskategori som omfattas av den utsläppsfria zonen.

Tilläggsskyltarna C22e4 och C22e5 medger en miljözon som endast gäller dieseldrivna personbilar. Till följd av detta kan en miljözon för dieseldrivna personbilar också tillämpas i ett område med en utsläppsfri zon för nyttofordon.

De andra nya tilläggsskyltarna ersätter befintliga tilläggsskyltar och har således samma innebörd som deras tidigare version. Tilläggsskylt C22e6 ersätter den gamla skylten C22a2, C22e7 ersätter den gamla C22a3, C22e8 ersätter den gamla C22a5, C22e9 ersätter gamla tecknet C22a7 och slutligen ersätter den nya tilläggsskylten C22e10 den gamla C22a9.

Det finns ännu ingen tilläggsskylt C22e3. Detta nummer används ännu inte så att en ny tilläggsskylt kan läggas till i framtiden med en ny fordonskategori som omfattas av utsläppsfria zoner.

Del B (artikel 86e i 1990 års förordning om trafikregler och vägmärken)

Punkt 1

I denna artikel regleras vilka fordonskategorier som kan ingå i en utsläppsfri zon. Endast utsläppsfria nyttofordon, lastbilar och taxibilar får köra in i utsläppsfria zoner. Artikeln säkerställer att det nya vägmärket C22e, som också ska gälla för miljözoner, även kan användas för utsläppsfria zoner. Anpassningen av texten och det nya vägmärket med tilläggsskyltning ska göra det möjligt att omfatta taxibilar i utsläppsfria zoner. Precis som för miljözoner visas tillträdessystemet för en utsläppsfri zon med ett vägmärke i kombination med en tilläggsskylt. Tilläggsskylten gör det tydligt för vilka fordon miljözonen eller den utsläppsfria zonen gäller. Det är endast tillåtet att använda de tilläggsskyltar som ingår här i för miljözoner eller utsläppsfria zoner. En utsläppsfri zon för

²⁵ Förordningen av den 29 oktober 2019 om ändring av 1990 års förordning om trafikregler och vägmärken, förordningen om administrativa bestämmelser om vägtrafik och förordningen om registreringsnummer i samband med harmoniseringen av miljözoner (Nederländernas officiella tidning 2019, 398).

taxibilar ska därför alltid åtföljas av en utsläppsfri zon för nyttofordon och lastbilar. Läs mer i de förklarande anmärkningarna för del B, punkterna 1 och 4.

Punkt 2

Tilläggsskyltarna C22e1 och C22e2 anger vilken fordonskategori som den utsläppsfria zonen gäller för. Det finns ännu inget vägmärke C22e3, så en ny tilläggsskylt med en ytterligare fordonskategori kan läggas till och omfattas av utsläppsfria zoner i framtiden. Tilläggsskylt C22e1 har samma innebörd som den gamla tilläggsskylten C22c1. Genom den nya tilläggsskylten C22e2 framgår att en utsläppsfri zon även gäller för taxibilar.

Punkt 3

Genom tillägget av de nya punkterna 8 och 9 införs en övergångsperiod för vissa taxibilar som redan har registrerats som taxibilar före den 1 januari 2026 och som ännu inte är utsläppsfria. Det rör sig om taxibilar i utsläppsklass 5, som har tillträdet till och med den 31 december 2026, och taxibilar i utsläppsklass 6, som har tillträdet till utsläppsfria zoner för taxibilar till och med den 31 december 2028. Undantaget säkerställer att redan registrerade taxibilar kan fortsätta att körs i utsläppsfria zoner under ytterligare några år. Undantaget är inte avsett för taxibilar som registreras efter ikraftträdandet av möjligheten att inrätta utsläppsfria zoner.

Del C

Denna artikel har ändrats eftersom de befintliga vägmärkena för miljözoner och utsläppsfria zoner ersätts med ett nytt vägmärke med ett nytt nummer.

Del D

För att ge vägförvaltaren tid att anpassa vägmärkena kommer de tidigare vägmärkena att vara giltiga i ytterligare sex månader. Denna begränsade övergångsperiod valdes för att, å ena sidan, inte överväldiga kommunerna med nya skyltar och att, å andra sidan, snabbt erbjuda medborgare och företag enhetligheten i de nya vägmärkena.

Del E

De gamla vägmärkena för miljözoner (C22a) och utsläppsfria zoner (C22c) ersätts av ett nytt vägmärke (C22e) med tillhörande tilläggsskyltar. Slutet på en miljözon eller utsläppsfri zon anges med hjälp av det nya vägmärket C22f.

Artikel II (vägtrafikförordningen)

Del A

(Artikel 8.4 i vägtrafikförordningen)

De tidigare vägmärkena C22a för miljözoner och C22c för utsläppsfria zoner, ersätts av det nya vägmärket C22e. Detta nya vägmärke, liksom de tidigare vägmärkena C22a och C22c, får enbart placeras ut med ett eller flera av de tilläggsskyltar som avses i artiklarna 86d och 86e i 1990 års förordning om trafikregler och vägmärken. Eftersom tilläggsskyltarna C22e4 och C22e5 enbart får placeras ut i kombination med tilläggsskyltarna för utsläppsfria zoner, kan miljözoner för dieseldrivna personbilar endast fastställas i utsläppsfria zoner för nyttofordon och lastbilar eller taxibilar. Om det inte finns någon utsläppsfri zon kvarstår möjligheten att inrätta en miljözon för dieseldrivna personbilar och nyttofordon.

Del B

(Artikel 9.1 i vägtrafikförordningen)

Genom denna ändring av artikel 9.1 i vägtrafikförordningen ska det vara möjligt för kommuner att anbringa det nederländska ordet "zone" ovanför det nya vägmärket C22e, vilket tidigare var fallet för vägmärkena C22a och C22c, med till exempel en angivelse av det berörda området.

Artikel III

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2026. Detta datum valdes i samråd med kommuner, företrädare för taxibranschen och andra berörda parter och efter att ha studerat tillgängligheten och ägandekostnaderna för utsläppsfria taxibilar. Datumet för ikraftträdande passar in i systemet med fasta datum för ändringar i lagstiftningen. Detta datum tar hänsyn till den minimiperiod för genomförande på tre månader mellan offentliggörande och ikraftträdande som gäller enligt kodexen om mellanstatliga relationer (*Code Interbestuurlijke Verhoudingen*) för förordningar som är direkt relevanta för lokala och regionala myndigheter. Del D i artikel I ska upphöra att gälla den 1 juli 2026, se de förklarande anmärkningarna till artikel I D.

STATSSEKRETERAREN FÖR INFRASTRUKTUR OCH VATTENFÖRVALTNING,