

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Gospodarki Wodnej nr IENW/BSK-2024/292145 z dnia [data] zmieniające rozporządzenie w sprawie pojazdów [Regeling voertuigen] w związku z poprawą niektórych niedoskonałości dotyczących specjalnych motorowerów

**DEPARTAMENT SPRAW
ADMINISTRACYJNYCH I
PRAWNYCH**

Nr referencyjny
IENW/BSK-2023/299526

Minister Infrastruktury i Gospodarki Wodnej,

uwzględniając art. 23 ust. 1, art. 71 i art. 98 ustawy z 1994 r. o ruchu drogowym [Wegenverkeerswet],

NINIEJSZYM ROZPORZĄDZA, CO NASTĘPUJE:

Artykuł I

W rozporządzeniu w sprawie pojazdów wprowadza się następujące zmiany:

A

W art. 3.4.0 wprowadza się następujące zmiany:

- a. „1.” umieszcza się przed tekstem artykułu.
- b. w ust. 1 słowa „producenci” zastępuje się słowami „podmioty gospodarcze”;
- c. Po ust. 1 dodaje się następujący ustęp:

2. Na zasadzie odstępstwa od rozporządzenia (UE) nr 168/2013 można również wystąpić o krajową homologację typu dla specjalnego motoroweru i udzielić jej podmiotowi gospodarczemu innemu niż producent specjalnych motorowerów, jeżeli spełnia on wymogi dotyczące producenta określone w tym rozporządzeniu UE i w niniejszym rozporządzeniu w zakresie składania wniosków i udzielania homologacji typu.

B

W art. 3.4.1 wprowadza się następujące zmiany:

- a. w art. 3.4.1 ust. 1 lit. a) skreśla się pkt 7°, zmieniając numerację pkt 8°–15° na 7°–14°;
- b. w art. 3.4.1 ust. 1 lit. a) w pkt 12° skreśla się słowa „i 1.2”;
- c. w ust. 3 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie: Specjalny motorower przeznaczony do przewozu osób ma maksymalnie osiem siedzeń pasażerskich, które mogą być skierowane przodem do kierunku jazdy, tyłem do kierunku jazdy lub bokiem do kierunku jazdy.
- d. w ust. 3 zdanie drugie skreśla się słowa „, jeżeli są przeznaczone dla dziecka,”.
- e. po ust. 3 dodaje się następujący ustęp:

4. Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa muszą być w stanie wytrzymać siłę obliczoną na podstawie siły standardowej zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 14, masy pasażera, dla którego przeznaczone jest siedzenie,

wynoszącej co najmniej 36 kg, oraz maksymalnej prędkości konstrukcyjnej pojazdu.

Numer
IENW/BSK-2023/299526

C

W art. 5.6a.1 wprowadza się następujące zmiany:

- a. w zdaniu wprowadzającym ust. 2 skreśla się słowa „wyprodukowano na podstawie oznaczenia wydanego przed dniem 2 maja 2019 r.”;
- b. ust. 2 lit. b) i c) otrzymują brzmienie:
 - b. kategoria pojazdu;
 - c. krajowy numer homologacji typu lub unikalny numer oznaczenia;
- c. średnik na końcu ust. 2 lit. g) otrzymuje brzmienie: „; oraz”.
- d. w ust. 2 lit. h) zostaje skreślona, zmiana numeracji z lit. i na lit. h.
- e. w artykule dodaje się następujący ustęp:
 - 3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 2 specjalne motorowery wyprodukowane na podstawie oznaczenia wydanego przed dniem 2 maja 2019 r. nie muszą być wyposażone w tabliczkę konstrukcyjną.

D

W art. 5.6a.6 wprowadza się następujące zmiany:

- 1. W zdaniu wprowadzającym w ust. 1 lit. a) przed słowami „do transportu indywidualnego” dodaje się słowa „na mniej niż trzech kołach”.
- 2. W ust. 1, zmieniając oznaczenie lit. b na lit. c, wprowadza się punkt w brzmieniu:
 - b. transport indywidualny na mniej niż trzech kołach:
 - 1. nie może być dłuższy niż 3,00 m;
 - 2. nie może być szerszy niż 0,75 m;
 - 3. nie może być wyższy niż 2,00 m;
- 3. Ust. 2 otrzymuje brzmienie:
 - 2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 specjalne motorowery wyprodukowane na podstawie oznaczenia wydanego przed dniem 2 maja 2019 r. nie mogą być szersze niż 1,10 m.

E

W art. 5.6a.7 ust. 1 zdanie wprowadzające „wyprodukowano na podstawie oznaczenia wydanego przed dniem 2 maja 2019 r.” zostaje skreślone.

F

W art. 5.6a.15 skreśla się zdanie drugie.

G

W art. 5.6a.38 wprowadza się następujące zmiany:

1. Tekst w pierwszej kolumnie ust. 2 i 3 otrzymuje następujące brzmienie:
 2. Specjalne motorowery muszą być wyposażone w co najmniej jeden hamulec cierny.
 3. Specjalne motorowery muszą być hamowane na wszystkich osiach.
2. Po ust. 5 dodaje się następujący ustęp:
 6. Ustępy 2 i 3 nie mają zastosowania do specjalnych motorowerów wyprodukowanych na podstawie oznaczenia wydanego przed dniem 2 maja 2019 r.

H

W art. 5.6a.51 wprowadza się następujące zmiany:

1. W ust. 2 zdanie wprowadzające otrzymuje następujące brzmienie: „Specjalne motorowery muszą być wyposażone w:”.
2. Po ust. 2 dodaje się następujący ustęp:
 3. Ustęp 2 nie ma zastosowania do specjalnych motorowerów bez nadwozia wyprodukowanych na podstawie oznaczenia wydanego przed 2 maja 2019 r.

I

W art. 5.18.26a po ust. 3 dodaje się następujący ustęp:

4. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 i 3 specjalne motorowery wyprodukowane na podstawie oznaczenia wydanego przed dniem 2 maja 2019 r. nie mogą być szersze niż 1,10 m, łącznie z ładunkiem.

J

Po artykule 6.10 dodaje się nowy artykuł:

Artykuł 6.11

W przypadku modyfikacji konstrukcji specjalnego motoroweru, która wpływa na wrażliwość pojazdu na wpływy elektromagnetyczne lub emisję promieniowania elektromagnetycznego przez pojazd, pojazd ten po modyfikacji musi spełniać wymogi określone w sekcji 4 rozdziału 3 w zakresie, w jakim wymogi te są związane z dokonaną modyfikacją.

Artykuł II

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dacie jego publikacji w Dzienniku Urzędowym.

Niniejsze rozporządzenie wraz z notą wyjaśniającą publikuje się w Dzienniku Urzędowym.

MINISTER INFRASTRUKTURY I GOSPODARKI WODNEJ,

Barry Madlener

NOTY WYJAŚNIAJĄCE

Numer
IENW/BSK-2023/299526

Wyjaśnienia ogólne

1. Wprowadzenie

1 stycznia 2024 r. zmieniono ustawę o ruchu drogowym z 1994 r.¹. W wyniku tej zmiany specjalne motorowery² nie są już oznaczane przez Ministra Infrastruktury i Gospodarki Wodnej, dopóki nie zostaną dopuszczone do ruchu drogowego. Od tego momentu specjalne motorowery mogą być wprowadzane do obrotu tylko wtedy, gdy uzyskały krajową homologację typu wydaną przez niderlandzki organ ds. pojazdów [Dienst Wegverkeer - RDW]. RDW został wyznaczony jako organ udzielający homologacji w ustawie o ruchu drogowym z 1994 r. [Wegenverkeerswet, Wvw]. Inspekcja Środowiska i Transportu [Inspectie leefomgeving en transport - ILT] zostaje wyznaczona jako organ nadzoru rynku.

Do dnia 1 stycznia 2024 r. wymogi, zgodnie z którymi oceniano specjalny motorower w celu dopuszczenia do ruchu, określono w zasadach polityki dotyczącej oznaczania specjalnych motorowerów [Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen]. W wyniku wspomnianej zmiany legislacyjnej zmieniono rozporządzenie w sprawie pojazdów, wprowadzając wymogi dotyczące homologacji do nowej sekcji 4 w rozdziale 3 tego rozporządzenia i wprowadzając stałe wymogi do sekcji 6a w rozdziale 5, które muszą spełniać użytkownicy takich pojazdów. W tym samym czasie uchylono zasady polityki. Zmiana ta zawierała szereg niedoskonałości i pominięć, które zostały skorygowane niniejszym rozporządzeniem zmieniającym. Obejmuje ono wymóg homologacji typu dotyczący siły, jaką musi wytrzymać mocowanie pasa bezpieczeństwa w specjalnym motorowerze przeznaczonym do przewozu osób. Dotyczy również obowiązku przeprowadzenia ponownej kontroli specjalnego motoroweru, jeżeli w wyniku modyfikacji pojazdu nastąpią zmiany w zakresie, w jakim pojazd ten emituje promieniowanie elektromagnetyczne, lub w zakresie odporności pojazdu na takie promieniowanie.

2. Przegląd zmian

2.1 Kierunek siedzeń i odporność mocowania pasa na siły rozciągające

Niniejsze rozporządzenie wyjaśnia zasady udzielania krajowej homologacji typu, zgodnie z którymi siedzenia pasażerów w specjalnych motorowerach mogą być umieszczone we wszystkich kierunkach.

Określa również siłę rozciągającą, jaką muszą wytrzymać pasy pasażerskie. Do czasu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego, rozporządzenie

¹ Ustawa zmieniająca ustawę z 1994 r. - Prawo o ruchu drogowym oraz niektóre inne ustawy w związku z usunięciem możliwości oznaczania specjalnych motorowerów w rozdziale IIA ustawy z 1994 r. - Prawo o ruchu drogowym, umożliwiającą wdrożenie ram dla lekkich pojazdów elektrycznych oraz niektórych innych zmian (Stb. 2023, 377).

² Przez motorower specjalny rozumie się pojazd, o którym mowa w art. 1 ust. 1 lit. e) lit. d) ustawy - Prawo o ruchu drogowym: pojazd silnikowy o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 25 km/h, wyposażony w silnik elektryczny o maksymalnej ciągłej mocy znamionowej nieprzekraczającej 4 kW, inny niż pojazd dla osób niepełnosprawnych, dla którego nie jest wymagana homologacja typu zgodnie z przepisami ustanowionymi w ramach Unii Europejskiej.

w sprawie pojazdów wymagało, aby siedzenia w specjalnym motorowerze przeznaczonym do przewozu osób były wyposażone w pas biodrowy. W niniejszym rozporządzeniu dodano, że siła, jaką musi wytrzymać mocowanie tego pasa, jest obliczana na podstawie maksymalnej prędkości konstrukcyjnej i masy pasażera wynoszącej co najmniej 36 kg.

2.2 Wnioskodawcy ubiegający się o krajową homologację typu

Co do zasady krajowa homologacja typu specjalnego motoroweru podlega systemowi określone w rozporządzeniu (UE) nr 168/2013³, które reguluje europejską homologację typu niektórych pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców i ma zastosowanie mutatis mutandis. Przepisy dotyczące, między innymi, ubiegania się o homologację i przeprowadzania kontroli zgodności produkcji określone w tym rozporządzeniu mają zatem również zastosowanie do krajowej homologacji typu specjalnego motoroweru. Zgodnie z rozporządzeniem nr 168/2013, jedynie producenci mogą ubiegać się o homologację typu i ją uzyskać. Niniejsze rozporządzenie zmieniające umożliwia również innym podmiotom gospodarczym, takim jak importerzy, uzyskanie krajowej homologacji specjalnych motorowerów. Było to możliwe w ramach systemu oznaczania, który obowiązywał do dnia 1 stycznia 2024 r., ale omyłkowo nie został uwzględniony w rozporządzeniu w sprawie pojazdów od tego dnia. Niniejsze rozporządzenie zmieniające to koryguje.

Rozpatrywanie wniosku o udzielenie homologacji typu i ocena typu pojazdu, którego dotyczy wnioski, odbywają się zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) nr 168/2013. Nie ulega to zmianie wraz z niniejszym rozporządzeniem zmieniającym. Ponieważ tylko producenci mogą uzyskać homologację na podstawie tego rozporządzenia, wyraźnie określono, że obowiązki, które rozporządzenie nakłada na producentów, mają również zastosowanie do innych podmiotów gospodarczych, gdy ubiegają się one o krajową homologację typu.

Na przykład wnioskodawca jest zobowiązany do współpracy w zakresie kontroli zgodności produkcji. Należy wykazać, że nie istnieją różnice w procesie produkcji, które skutkowałyby tym, że pojazdy nie są zgodne z pojazdami uprzednio homologowanymi. W przypadku gdy wnioskodawca nie jest producentem, lecz na przykład importerem, importer musi zapewnić możliwość przeprowadzenia tych kontroli u producenta i przedstawić na to dowód w momencie składania wniosków.

2.3 Homologacja w przypadku modyfikacji pojazdu wpływającej na oddziaływanie i podatność na promieniowanie elektromagnetyczne

Pojazdy z podzespołami elektronicznymi mogą być narażone na promieniowanie elektromagnetyczne. Na przykład elektronicznie sterowany regulator prędkości może działać nieprawidłowo, gdy ktoś dzwoni z telefonu komórkowego w pobliżu pojazdu. Pojazdy mogą również same emitować promieniowanie elektromagnetyczne, które może negatywnie wpływać na pobliskie urządzenia. Przy udzielaniu homologacji ocenia się, czy podatność na promieniowanie elektromagnetyczne i stopień, w jakim pojazd emituje to promieniowanie, są

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców.

dopuszczalne. Zapewnia to bezpieczeństwo pojazdów wprowadzanych na rynek w zakresie promieniowania elektromagnetycznego.

Numer
IENW/BSK-2023/299526

Jednakże zarówno podatność pojazdu na promieniowanie, jak i zakres, w jakim jest ono powodowane przez pojazd, mogą ulec zmianie także wtedy, gdy w homologowanym pojeździe po wprowadzeniu go na rynek dokonano modyfikacji podzespołów elektronicznych. Pożądane jest zatem, aby modyfikacje takiego pojazdu mające wpływ na te czynniki podlegały homologacji. W niniejszym rozporządzeniu dodano taki wymóg homologacji do rozporządzenia dotyczącego pojazdów w odniesieniu do modyfikacji pojazdu.

W takim przypadku specjalny motorower musi zostać zbadany przez służbę techniczną wyznaczoną przez RDW. Badanie obejmuje przywrócenie odporności pojazdu na promieniowanie elektromagnetyczne i jego promieniowanie zewnętrzne. Oznacza to, że po modyfikacji należy ustalić zgodność pojazdu z wymaganiami dotyczącymi odporności na promieniowanie elektromagnetyczne. W tym celu, po pierwsze, sprawdza się, czy zmodyfikowana część spełnia wymogi odporności na promieniowanie elektromagnetyczne określone w regulaminie EKG ONZ nr 10. Po drugie, sprawdza się, czy zmodyfikowany komponent spełnia wymagania dotyczące emisji promieniowania elektromagnetycznego. Po trzecie, sprawdza się, czy inne (niezmodyfikowane) części pojazdu nadal spełniają wymogi dotyczące promieniowania elektromagnetycznego po dokonaniu modyfikacji.

2.4 Korekta innych niedociągnięć

Umieszczenie wymogów dotyczących homologacji w sekcji 4 rozdziału 3 oraz stałych wymogów w sekcji 6a rozdziału 5 regulaminu pojazdów również skutkowało różnymi pominięciami i nieścisłościami. Niniejsze rozporządzenie zmieniające usuwa te niedociągnięcia. Poszczególne zmiany omówiono w poszczególnych artykułach niniejszych uwag wyjaśniających.

3. Skutki

Zmiany wprowadzone niniejszym rozporządzeniem nie powodują żadnych nowych obciążeń regulacyjnych. Wszystkie te obowiązki obowiązywały już na mocy zasad polityki dotyczącej oznaczania specjalnych motorowerów i omyłkowo nie miały zastosowania, gdy zasady tej polityki zostały transponowane do rozporządzenia w sprawie pojazdów. Ma to zastosowanie do wymogów dotyczących pasów bezpieczeństwa oraz do obowiązku przeprowadzenia ponownej kontroli specjalnego motoroweru w przypadku wprowadzenia modyfikacji wpływających na kompatybilność elektromagnetyczną. Oba obowiązki miały również zastosowanie w czasie obowiązywania zasad polityki dotyczącej oznaczania specjalnych motorowerów. Dotyczy to również możliwości ubiegania się o homologację przez strony inne niż producent. Możliwość ta istniała również na mocy zasad polityki, ale ponieważ nie wynika z niej żadne obciążenie regulacyjne, nie jest brana pod uwagę w tym kontekście.

W pozostałym zakresie niniejsze rozporządzenie koryguje niedociągnięcia. Chociaż poszczególne zmiany mają wpływ na obciążenie regulacyjne, skutki te przewidziano w każdym przypadku, gdy nowelizacje rozporządzenia w sprawie pojazdów weszły w życie w dniu 1 stycznia 2024 r. Skutki te nie zostały zatem opisane oddzielnie w niniejszym rozporządzeniu.

4. Konsultacje i porady

Doradztwo i przegląd obciążeń regulacyjnych

Niderlandzki Komitet Doradczy ds. Obciążeń Regulacyjnych [Adviescollege toetsing regeldruk – ATR] wydał opinię na temat projektu niniejszego rozporządzenia w dniu [data]. PM

Konsultacje internetowe

Konsultacje internetowe na temat projektu niniejszego rozporządzenia odbywały się od [data]. Zgłoszono łącznie [PM] uwag, z których [PM] ma charakter publiczny. Składającymi petycje są... [PM]

Na stronie www.internetconsultatie.nl publikowane są otrzymane komentarze, jeśli osoba, która przekazała komentarz, wyraziła na to zgodę. Na stronie internetowej publikowane jest również krótkie sprawozdanie zawierające ogólny przegląd wyników konsultacji internetowych oraz główne zmiany we wniosku lub notach wyjaśniających w odpowiedzi na otrzymane uwagi.

5. Notyfikacja

Projekt niniejszego rozporządzenia zmieniającego został przedłożony Komisji Europejskiej w dniu [PM: data] w celu zapewnienia zgodności z przepisami art. 5 ust. pierwszy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1535 z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz.U. UE 2015, L 241), numer notyfikacji [PM]).

Zgodnie z art. 6 ust. 1 tej dyrektywy przestrzegano następnie trzymiesięcznego okresu wstrzymania (standstill). W następstwie notyfikacji [PM] przedstawił uwagi.

6. Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym. Są to przepisy naprawcze [reparatieregelgeving]. W przypadku tego rodzaju przepisów, zgodnie z rządową polityką ustalonych terminów zmian (zob. instrukcja 4.17 instrukcji do rozporządzenia [Aanwijzingen voor de regelgeving]), możliwe jest wybranie daty wejścia w życie innej niż 1 stycznia, 1 kwietnia, 1 lipca lub 1 października, pod warunkiem zachowania minimalnego okresu wdrażania. Z tego samego powodu wybrano okres wdrażania krótszy niż 2 miesiące.

Objaśnienia według artykułów

Artykuł I

Część A

W art. I(A) zapewniono, aby wszystkie podmioty gospodarcze mogły ubiegać się o homologację typu i ją uzyskać. Przepisy mające zastosowanie do europejskich homologacji typu stosuje się mutatis mutandis do krajowej homologacji typu dla specjalnych motorowerów. Przepisy te, ustanowione w rozporządzeniu (UE) nr 168/2003, umożliwiają składanie wniosków o homologację typu wyłącznie producentom. W związku z tym zmienia się art. 3.4.0 rozporządzenia w sprawie pojazdów, aby wyraźnie wskazać, że podmioty gospodarcze inne niż producenci mogą również ubiegać się o krajową homologację typu dla specjalnych motorowerów.

Na przykład w przypadku gdy importer ubiega się o homologację typu, do tego importera mają zastosowanie przepisy określone w rozporządzeniu 168/2013, które dotyczą producenta. Rozpatrywanie wniosku odbywa się zgodnie z zasadami rozporządzenia i z zastosowaniem odpowiednich terminów zawartych w rozporządzeniu. Obowiązki określone w rozporządzeniu dla producenta składającego wniosek mają również zastosowanie do wnioskodawcy, który nie jest producentem, w tym przypadku do importera. Dotyczy to na przykład obowiązku współpracy w zakresie kontroli zgodności produkcji (art. 33 rozporządzenia (UE) nr 168/2013). Obowiązek dostarczenia wraz z wnioskiem dokumentów wymaganych przez RDW (art. 27 ust. 2 lit. d rozporządzenia (UE) nr 168/2013) ma również zastosowanie do stron innych niż producenci. Oznacza to między innymi, że strony, które same nie produkują przedmiotowych pojazdów, muszą wykazać w momencie składania wniosku, że zapewniły możliwość przeprowadzenia kontroli procesu produkcji u producenta.

Jego treść omówiono bardziej szczegółowo w sekcji 2.2 części ogólnej niniejszych not wyjaśniających.

Część B

Niniejsza część zmieniająca modyfikuje art. 3.4.1 rozporządzenia w sprawie pojazdów. W art. 3.4.1 ust. 1 określono wymogi, które musi spełniać specjalny motorower, aby kwalifikować się do homologacji typu. Artykuł ten precyzuje, że siedzenia dla pasażerów mogą być montowane we wszystkich kierunkach oraz jaką siłę rozciągającą muszą wytrzymać pasy bezpieczeństwa. Wyjaśniono w nim również, że maksymalną masę siedzenia należy podawać zawsze, a nie tylko wtedy, gdy siedzenie jest przeznaczone dla dziecka. W sekcji 2.1 części ogólnej niniejszych not wyjaśniających omówiono te zmiany bardziej szczegółowo.

Sekcja 7 artykułu 3.4.1 ust. 1 błędnie odnosi się do silników zasilanych LPG i CNG. Tego rodzaju silników nie można znaleźć w specjalnym motorowerze, ponieważ zgodnie z definicją zawartą w art. 1 ust. 1 lit. e) lit. d) ustawy z 1994 r. – Prawo o ruchu drogowym, pojazdy te są z definicji wyposażone w silnik elektryczny. Skreślenie art. 3.4.1 ust. 1 pkt 7 rozporządzenia w sprawie pojazdów usuwa to niedociągnięcie. Ponadto w art. 3.4.1 błędnie stwierdzono, że wniosek o zatwierdzenie należy oceniać w świetle pkt 1.2 załącznika XV do rozporządzenia 3/2014, który dotyczy pojazdów, w których ze względu na różne warunki użytkowania montowane są opony inne niż przewidziane w zatwierdzeniu. Wraz z

wejściem w życie rozporządzenia delegowanego (UE) 2016/1824⁴, pkt 1.2 załącznika XV został skreślony. W związku z tym skreśla się odniesienie do tego punktu w art. 3.4.1 ust. 12.

Numer
IENW/BSK-2023/299526

Części C, D, G i H

Poprawki do tych części precyzują szereg artykułów w sekcji 5.6a rozporządzenia w sprawie pojazdów. W artykułach tych błędnie wskazano, że wymogi określone w przepisach mają zastosowanie do pojazdu wyprodukowanego na podstawie oznaczenia wydanego na podstawie art. 20b ustawy z 1994 r. – Prawo o ruchu drogowym przed dniem 2 maja 2019 r. Jednakże artykuły te muszą określać ogólne wymagania dla wszystkich specjalnych motorowerów i w związku z tym zostają zmienione. Odpowiednie artykuły najpierw określają ogólne zasady dotyczące specjalnych motorowerów, a następnie wyjątki dotyczące specjalnych motorowerów wyprodukowanych na podstawie oznaczenia wydanego przed dniem 2 maja 2019 r.

Część E

W art. 5.6a.7 rozporządzenia w sprawie pojazdów błędnie stwierdzono, że wymogi określone w tym przepisie mają zastosowanie do pojazdu wyprodukowanego na podstawie oznaczenia wydanego na podstawie art. 20b ustawy z 1994 r. – Prawo o ruchu drogowym przed dniem 2 maja 2019 r. Dlatego też artykuł ten również został zmieniony. Wyjątek dotyczący specjalnych motorowerów wyprodukowanych na podstawie oznaczenia wydanego przed tą datą nie jest jednak konieczny. W związku z tym nie został dodany.

Część F

Art. 5.6a.15 rozporządzenia w sprawie pojazdów stanowił, że w przypadku specjalnych motorowerów wyprodukowanych na podstawie oznaczenia wydanego na podstawie art. 20b ustawy z 1994 r. – Prawo o ruchu drogowym przed dniem 2 maja 2019 r. musi istnieć logiczny związek między działaniem urządzenia sterującego a zamierzonym skutkiem. Wymóg ten jest oceniany w momencie dopuszczenia i w związku z tym może zostać zniesiony.

Część I

Art. 5.18.26a rozporządzenia w sprawie pojazdów błędnie nie zawierał wyjątku dla specjalnych motorowerów wyprodukowanych na podstawie oznaczenia wydanego na podstawie art. 20b ustawy z 1994 r. – Prawo o ruchu drogowym przed dniem 2 maja 2019 r. Niniejsza poprawka dostosowuje ten artykuł do art. 5.6a.6 tego rozporządzenia.

Część J

⁴ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2016/1824 z dnia 14 lipca 2016 r. zmieniające rozporządzenie delegowane (UE) nr 3/2014, rozporządzenie delegowane (UE) nr 44/2014 i rozporządzenie delegowane (UE) nr 134/2014 w odniesieniu do, odpowiednio, wymogów w zakresie bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdów, konstrukcji pojazdów i wymogów ogólnych oraz wymogów w zakresie efektywności środowiskowej i osiągnięć jednostki napędowej.

Dzięki poprawce do rozporządzenia w sprawie pojazdów dodano nowy artykuł 6.11. Artykuł ten stanowi, że do modyfikacji konstrukcji specjalnego motoroweru, która zmienia jego wrażliwość na promieniowanie elektromagnetyczne, niezbędne jest zatwierdzenie.

Numer
IENW/BSK-2023/299526

Kontekst polityczny niniejszego artykułu omówiono w sekcji 2.3 w części ogólnej niniejszych not wyjaśniających.

Ponadto modyfikacja może mieć wpływ na zgodność z innymi wymogami, ponieważ odporność na promieniowanie elektromagnetyczne została zmieniona przez tę modyfikację. W takim przypadku kwestie te należy również poddać ponownej ocenie pod kątem wymogów określonych w rozdziale 3. Niniejszy artykuł ma zastosowanie w uzupełnieniu istniejącego wcześniej obowiązku uzyskania ponownej homologacji pojazdu po wprowadzeniu do niego modyfikacji, o których mowa w sekcji 6.2. Na przykład w przypadku zainstalowania innego regulatora prędkości, w którym zmienia się maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu, należy przywrócić maksymalną prędkość konstrukcyjną, oprócz odporności na promieniowanie elektromagnetyczne, zgodnie z art. 6.3 ust. 1 lit. z) rozporządzenia w sprawie pojazdów.

MINISTER INFRASTRUKTURY I GOSPODARKI WODNEJ,

Barry Madlener