

Nařízení ministra pro infrastrukturu a vodní hospodářství č. IENW/BSK-2024/292145 ze dne [datum], kterým se mění nařízení o vozidlech [Regeling voertuigen] v souvislosti se zlepšením některých nedostatků týkajících se zvláštních mopedů

**ODBOR
ADMINISTRATIVNÍCH A
PRÁVNÍCH ZÁLEŽITOSTÍ**

Referenční číslo
IENW/BSK-2023/299526

Ministr pro infrastrukturu a vodní hospodářství

s ohledem na čl. 23 odst. 1, článek 71 a článek 98 zákona o silničním provozu z roku 1994 (Wegenverkeerswet);

TÍMTO STANOVÍ:

Článek I

Vyhláška o vozidlech se mění takto:

A

Čl. 3.4.0 se mění takto:

- a. Slovo „1.“ se umístí před text článku.
- b. V odstavci 1 se slovo „výrobci“ nahrazuje slovem „hospodářské subjekty“.
- c. Za odstavec 1 se doplňuje následující odstavec:

2. Odchylně od nařízení (EU) č. 168/2013 lze o vnitrostátní schválení typu pro zvláštní moped požádat a udělit je i jinému hospodářskému subjektu, než je výrobce zvláštních mopedů, pokud splňuje požadavky na výrobce stanovené v uvedeném nařízení EU a v tomto nařízení za účelem podání žádosti a pro udělení schválení typu.

B

Čl. 3.4.1 se mění takto:

- a. V čl. 3.4.1 odst. 1 písm. a) se zrušuje bod 7° a body 8° až 15° se označují jako 7° až 14°.
 - b. V čl. 3.4.1 odst. 1 písm. a) bodě 12° se zrušují slova „a 1.2“.
 - c. První věta odstavce 3 nyní zní: Zvláštní moped určený k přepravě cestujících musí mít nejvýše osm sedadel pro cestující, která mohou směřovat dopředu, dozadu a do strany.
 - d. V odstavci 3 druhé větě se zrušují slova „, pokud jsou určeny pro dítě,“.
- Za odstavec 3 se vkládá následující odstavec:

4. Kotevní úchyty bezpečnostních pásů musí být schopny odolat síle vypočtené na základě standardní síly podle předpisu EHK OSN č. 14, hmotnosti cestujícího, pro kterého je sedadlo určeno, s minimální hmotností 36 kg, a maximální konstrukční rychlosti vozidla.

C

Číslo
IENW/BSK-2023/299526

Článek 5.6a.1 se mění takto.

a. V úvodní větě odstavce 2 se zrušují slova „vyrobena na základě označení vydaného před 2. květnem 2019“.

b. Ustanovení odst. 2 písm. b) a c) nyní zní:

b. kategorie vozidla;

c. vnitrostátní číslo schválení typu nebo jedinečné číslo označení;

c. středník na konci odst. 2 písm. g) se nahrazuje tímto „: a“.

d. V odstavci 2 se zrušuje písmeno h,
písmeno i se označuje jako písmeno h.

e. K článku se přidává následující odstavec:

3. Odchylně od odstavce 2 nemusí být zvláštní mopedy vyrobené na základě označení vydaného před 2. květnem 2019 vybaveny konstrukční deskou.

D

Článek 5.6a.6 se mění takto.

1. V úvodní větě odst. 1 písm. a) se před slova „pro individuální přepravu“ vkládají slova „na třech nebo více kolech“.

2. V odstavci 1 se písmeno b) označuje jako písmeno c a vkládá se nové písmeno, které zní:

b. individuální přeprava na méně než třech kolech:

1. nesmí být delší než 3,00 m;

2. nesmí být širší než 0,75 m;

3. nesmí být vyšší než 2,00 m;

3. Odstavec 2 se nahrazuje tímto:

2. Odchylně od odstavce 1 nesmí být zvláštní mopedy vyrobené na základě označení vydaného před 2. květnem 2019 širší než 1,10 m.

E

V čl. 5.6a.7 odst. 1 úvodní větě se zrušují slova „vyrobena na základě označení vydaného před 2. květnem 2019“.

F

V článku 5.6a.15 se zrušuje druhá věta.

G

Článek 5.6a.38 se mění takto.

1. Text v prvním sloupci odstavců 2 a 3 nyní zní:

Číslo
IENW/BSK-2023/299526

2. Zvláštní mopedy musí být vybaveny alespoň jednou třecí brzdou.
3. Speciální mopedy musí být bržděny na všech nápravách.

2. Následující odstavec se vkládá za odstavec 5:

6. Odstavce 2 a 3 se nevztahují na zvláštní mopedy vyrobené na základě označení vydaného před 2. květnem 2019.

H

Článek 5.6a.51 se mění takto.

1. V odstavci 2 se úvodní fráze nahrazuje tímto: „Zvláštní mopedy musí být vybaveny:“.
2. Následující odstavec se přidává za odstavec 2:

3. Odstavec 2 se nevztahuje na zvláštní mopedy bez karoserie vyrobené na základě označení vydaného před 2. květnem 2019.

I

V článku 5.18.26a se za odstavec 3 vkládá nový odstavec, který zní:

4. Odchylně od odstavců 1 a 3 nesmějí být zvláštní mopedy vyrobené na základě označení vydaného před 2. květnem 2019 širší než 1,10 m, včetně nákladu.

J

Za článek 6.10 se vkládá nový článek:

Článek 6,11

V případě změny konstrukce zvláštního mopedu, která ovlivňuje citlivost vozidla na elektromagnetické vlivy nebo vyzařování elektromagnetického záření vozidlem, musí toto vozidlo po změně splňovat požadavky stanovené v oddíle 4 kapitoly 3, pokud se tyto požadavky vztahují k provedené změně.

Článek II

Toto nařízení nabývá účinnosti v den po jeho vyhlášení v úředním věstníku Staatscourant.

Toto nařízení a vysvětlující poznámky budou vyhlášeny ve věstníku Staatscourant.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

MINISTR INFRASTRUKTURY A VODNÍHO HOSPODÁŘSTVÍ,

Číslo
IENW/BSK-2023/299526

Barry Madlener

VYSVĚTLUJÍCÍ POZNÁMKY

Číslo
IENW/BSK-2023/299526

Obecné vysvětlení

1. Úvod

Dne 1. ledna 2024 byl pozměněn zákon o silničním provozu z roku 1994¹. V důsledku této změny již zvláštní mopedy² od tohoto data nejsou určovány ministrem infrastruktury a vodního hospodářství, dokud jim nebude povolen provoz na pozemních komunikacích. Od tohoto okamžiku mohou být zvláštní mopedy uváděny na trh pouze tehdy, pokud jim bylo uděleno vnitrostátní schválení typu Nizozemským úřadem pro vozidla [Dienst wegverkeer - RDW]. RDW byl určen jako schvalovací orgán v zákoně o silničním provozu z roku 1994 [Wegenverkeerswet, Wvw]. Inspektorát pro lidské životní prostředí a dopravu [Inspectie leefomgeving en transport - ILT] je určen jako orgán dohledu nad trhem.

Do 1. ledna 2024 byly požadavky, na jejichž základě byl zvláštní moped posuzován pro přijetí, stanoveny v pravidle pro určení zvláštních mopedů [Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen]. V důsledku výše uvedené legislativní změny bylo nařízení o vozidlech změněno vložением požadavků na schválení do nového oddílu 4 kapitoly 3 uvedeného nařízení a vložением trvalých požadavků do oddílu 6a kapitoly 5, které musí uživatelé těchto vozidel splňovat. Zároveň bylo zmíněné pravidlo zrušeno. Uvedená změna obsahovala řadu nedostatků a opomenutí, která se tímto pozměňujícím nařízením napravují. To zahrnuje požadavek na schválení typu, pokud jde o sílu, které musí odolat ukotvení bezpečnostního pásu ve zvláštním mopedu určeném k přepravě cestujících. Týká se rovněž povinnosti provést opětovnou kontrolu zvláštního mopedu, pokud v důsledku úpravy vozidla dojde ke změnám v rozsahu, v jakém toto vozidlo vyzařuje elektromagnetické záření, nebo v odolnosti vozidla vůči takovému záření.

2. Přehled změn

2.1 Směr sedadel a odolnost proti tahovým silám kotevních úchytů pásů

Toto nařízení objasňuje pravidla pro udělování vnitrostátního schválení typu, že sedadla cestujících ve zvláštním mopedu mohou být umístěna ve všech směrech.

Specifikuje také tahnou sílu, které musí být pásy pro cestující schopny odolat. Až do vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost nařízení o vozidlech vyžadovalo, aby sedadla ve zvláštním mopedu pro přepravu cestujících byla vybavena břišním pásem. Toto nařízení doplňuje, že síla, které musí odolat kotevní úchyt tohoto pásu, se vypočítá na základě maximální konstrukční rychlosti a hmotnosti cestujícího nejméně 36 kg.

¹ Zákon, kterým se mění zákon o silničním provozu z roku 1994 a některé další zákony v souvislosti s odstraněním možnosti určit zvláštní mopedy v kapitole IIA zákona o silničním provozu z roku 1994, který umožňuje provádění rámce pro lehká elektrická vozidla a některé další změny (Stb. 2023, 377).

² Zvláštním mopedem se rozumí vozidlo uvedené v čl. 1 odst. 1 písm. e) bodu d) zákona o silničním provozu: motorové vozidlo s maximální konstrukční rychlostí nepřevyšující 25 km/h, vybavené elektrickým motorem s maximálním trvalým jmenovitým výkonem nepřevyšujícím 4 kW, jiné než vozidlo pro zdravotně postižené osoby, pro které se nevyžaduje schválení typu v souladu s pravidly stanovenými v rámci Evropské unie.

2.2 Žadatelé o vnitrostátní typové schválení

Vnitrostátní schválení typu zvláštního mopedu v zásadě podléhá režimu nařízení (EU) č. 168/2013³, kterým se řídí evropské schvalování typu některých dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a který se použije obdobně. Pravidla týkající se mimo jiné podávání žádostí o schválení a provádění kontrol shodnosti výroby stanovená v uvedeném nařízení se proto vztahují rovněž na vnitrostátní schválení typu zvláštního mopedu. Podle nařízení č. 168/2013 mohou o schválení typu požádat a získat ho pouze výrobci. Toto pozměňující nařízení rovněž umožňuje jiným hospodářským subjektům, jako jsou dovozci, získat vnitrostátní schválení pro zvláštní mopedy. To bylo možné v rámci režimu označování, který platil do 1. ledna 2024, ale od uvedeného data nebylo omylem zahrnuto do nařízení o vozidlech. Tímto pozměňujícím nařízením se to opravuje.

Vyřízení žádosti o schválení typu a posouzení typu vozidla, na které se žádost vztahuje, je vykonáváno v souladu s požadavky nařízení (EU) č. 168/2013. To se tímto pozměňujícím nařízením nemění. Vzhledem k tomu, že schválení podle uvedeného nařízení může být uděleno pouze výrobcům, je výslovně uvedeno, že povinnosti, které nařízení ukládá výrobcům, se vztahují i na jiné hospodářské subjekty, pokud žádají o vnitrostátní schválení typu.

Žadatel je například povinen spolupracovat při kontrolách shodnosti výroby. Musí být prokázáno, že neexistují žádné rozdíly ve výrobním procesu, které by vedly k tomu, že vozidla neodpovídají dříve schváleným vozidlům. Není-li žadatel výrobcem, ale například dovozcem, musí dovozce zajistit, aby tyto kontroly mohly být u výrobce provedeny, a předložit o tom důkaz v době podání žádosti.

2.3 Schválení v případě změny vozidla s dopadem na vliv elektromagnetického záření a náchylnost k němu

Vozidla s elektronickými součástkami mohou být ovlivněna elektromagnetickým zářením. Elektronicky ovládaný regulátor rychlosti může například chybně fungovat, když někdo telefonuje mobilním telefonem v blízkosti vozidla. Vozidla mohou také sama vyzařovat elektromagnetické záření, což může mít negativní vliv na zařízení v okolí. Při udělování schválení se posuzuje, zda je přijatelná náchylnost k elektromagnetickému záření a rozsah, v jakém vozidlo toto záření emituje. Tím je zajištěna bezpečnost vozidel uvedených na trh, pokud jde o elektromagnetické záření.

Jak náchylnost k záření, tak rozsah, v jakém je způsobeno vozidlem, však mohou být rovněž ovlivněny, pokud jsou po uvedení na trh ve schváleném vozidle provedeny úpravy elektronických součástí. Je proto žádoucí, aby změny takového vozidla ovlivňující tyto faktory podléhaly schválení. Tento předpis doplňuje požadavek na schválení pro změny vozidla do nařízení o vozidlech.

V takovém případě musí být zvláštní moped zkoušen technickou službou určenou RDW. To zahrnuje obnovení odolnosti vozidla vůči elektromagnetickému záření a

³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a doзору nad trhem s těmito vozidly.

jeho vnějšímu záření. To znamená, že shoda vozidla s požadavky týkajícími se odolnosti proti elektromagnetickému záření musí být po úpravě stanovena. Za tímto účelem se nejprve ověří, zda upravená součást splňuje požadavky na odolnost vůči elektromagnetickému záření stanovené v předpisu EHK OSN č. 10. Za druhé je ověřeno, zda upravená součást splňuje požadavky na vyzařování elektromagnetického záření. Zatřetí se ověřuje, zda ostatní (nemodifikované) součásti vozidla stále splňují požadavky na elektromagnetické záření i po provedení úpravy.

2.4 Oprava jiných nedostatků

Vložení požadavků na schválení do oddílu 4 kapitoly 3 a trvalých požadavků do oddílu 6a kapitoly 5 předpisu o vozidlech rovněž vedlo k různým opomenutím a nepřesnostem. Tímto pozměňujícím nařízením se tyto nedostatky napravují. Jednotlivými pozměňovacími návrhy se zabývá část těchto vysvětlivek po jednotlivých člancích.

3. Dopad

Změny zavedené tímto nařízením nevytvářejí žádnou novou regulační zátěž. Jedná se o všechny povinnosti, které již byly v platnosti podle pravidla pro určování zvláštních mopedů a které omylem nezůstaly použitelné v době, kdy byly zásady z tohoto pravidla provedeny do nařízení o vozidlech. To se týká požadavků na bezpečnostní pásy a povinnosti provést opětovnou kontrolu zvláštního mopedu, pokud jsou provedeny úpravy, které mají vliv na elektromagnetickou kompatibilitu. Obě povinnosti platily i v době, kdy bylo v platnosti pravidlo pro určování zvláštních mopedů. To platí i pro možnost, aby o schválení požádaly strany jiné než výrobce. Tato možnost existovala i v rámci pravidla, ale vzhledem k tomu, že z něj nevyplývá žádná regulační zátěž, není to v této souvislosti zohledněno.

Pokud jde o ostatní, tímto nařízením se nedostatky odstraňují. Ačkoli různé změny mají dopad na regulační zátěž, tyto účinky se předpokládaly v každém případě, kdy změna nařízení o vozidlech vstoupila v platnost dne 1. ledna 2024. Tyto účinky proto nejsou v tomto nařízení popsány samostatně.

4. Konzultace a poradenství

Poradenství a přezkum regulační zátěže

Nizozemský poradní výbor pro regulační zátěž [Adviescollege toetsing regeldruk – ATR] vydal stanovisko k návrhu tohoto nařízení dne [datum]. PM

Internetová konzultace

Internetová konzultace k návrhu tohoto nařízení probíhala od [datum]. Bylo předloženo celkem [PM] připomínek, z nichž [PM] jsou veřejné. Předkladatelé petice jsou... PM

Na stránkách www.internetconsultatie.nl jsou obdržené komentáře zveřejněny, pokud k tomu osoba, která komentář poskytla, dala svolení. Na internetových

stránkách se rovněž zveřejní stručná zpráva s obecným přehledem výsledků internetové konzultace a hlavních změn návrhu nebo vysvětlivek v reakci na obdržené připomínky.

Číslo
IENW/BSK-2023/299526

5. Oznámení

Návrh této pozměňovací vyhlášky byl předložen Evropské komisi dne [PM: datum] za účelem splnění ustanovení čl. 5 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1535 ze dne 9. září 2015 o postupu při poskytování informací v oblasti technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti (Úř. věst. L 241, 2015); číslo oznámení [PM]).

Podle čl. 6 odst. 1 této směrnice bylo následně dodrženo tříměsíční období pro dočasné pozastavení prací. V návaznosti na oznámení [PM] předložila připomínky.

6. Nabytí účinnosti

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem následujícím po vyhlášení ve Vládním věstníku. Jedná se o opravný právní předpis [reparatieregelgeving]. Pro tento typ právních předpisů je v souladu s politikou vlády týkající se pevně stanovených časů změn (viz pokyn 4.17 pokynů k nařízení [Aanwijzingen voor de regelgeving]) možné zvolit jiné datum vstupu v platnost než 1. ledna, 1. dubna, 1. července nebo 1. října, pokud je dodržena minimální lhůta pro provedení. Ze stejného důvodu bylo zvoleno prováděcí období kratší než 2 měsíce.

Vysvětlivky k jednotlivým článkům

Článek I

Část A

Ustanovení čl. I(A) zajišťuje, aby všechny hospodářské subjekty mohly požádat o schválení typu a získat jej. Pravidla platná pro evropská schválení typu se použijí obdobně na vnitrostátní schválení typu pro zvláštní mopedy. Tato pravidla stanovená v nařízení (EU) č. 168/2003 umožňují požádat o schválení typu pouze výrobci. Článek 3.4.0 nařízení o vozidlech se proto mění tak, aby jasně uváděl, že o vnitrostátní schválení typu pro zvláštní mopedy mohou požádat a získat jej i jiné hospodářské subjekty než výrobci.

Pokud například dovozce požádá o schválení typu, vztahují se na něj pravidla stanovená v nařízení č. 168/2013, která jsou určena výrobcům. Zpracování žádosti se provádí v souladu s pravidly nařízení a s použitím příslušných pojmů v nařízení. Povinnosti stanovené nařízením pro žádajícího výrobce se vztahují rovněž na žadatele, který není výrobcem, v tomto případě dovozce. To se týká například povinnosti spolupracovat při kontrolách shodnosti výroby (článek 33 nařízení (EU) č. 168/2013). Povinnost poskytnout dokumenty požadované RDW spolu s žádostí (čl. 27 odst. 2 písm. d) nařízení (EU) č. 168/2013) se vztahuje i na jiné strany než výrobce. To mimo jiné znamená, že strany, které dotčená vozidla samy nevyrábějí, musí při podání žádosti prokázat, že zajistily, aby kontroly výrobního procesu mohly být prováděny u výrobce.

Obsahem tohoto se podrobněji zabývá oddíl 2.2 obecné části těchto vysvětlivek.

Část B

Touto pozměňovací částí se mění článek 3.4.1 nařízení o vozidlech. Ustanovení čl. 3.4.1 odst. 1 stanoví požadavky, které musí zvláštní moped splňovat, aby byl způsobilý pro schválení typu. Tento článek objasňuje, že sedadla pro cestující mohou být namontována ve všech směrech a jaké tažné síle musí být pásy pro cestující schopny odolat. Rovněž objasňuje, že údaj o maximální hmotnosti pro sedadlo musí být uveden vždy, a nikoli pouze v případě, že je sedadlo určeno pro dítě. Oddíl 2.1 obecné části těchto vysvětlivek se těmito změnami zabývá podrobněji.

Oddíl 7 čl. 3.4.1 odst. 1 chybně odkazuje na motory na LPG a CNG. Tyto typy motorů nelze nalézt ve zvláštním mopedu, protože v důsledku definice uvedené v čl. 1 odst. 1 písm. e) písm. d) zákona o provozu na pozemních komunikacích z roku 1994 jsou tato vozidla ze své podstaty vybavena elektrickým motorem. Zrušením čl. 3.4.1 odst. 1 bodu 7 nařízení o vozidlech se tento nedostatek odstraní. Kromě toho bylo v čl. 3.4.1 chybně uvedeno, že žádost o schválení se posuzuje s ohledem na bod 1.2 přílohy XV nařízení č. 3/2014, který se týká vozidel, na něž jsou z důvodu odlišných podmínek použití namontovány jiné pneumatiky než ty, které jsou uvedeny ve schválení. Se vstupem nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2016/1824 v platnost⁴, byl bod 1.2 přílohy XV zrušen. Odkaz na tento bod v článku 3.4.1 odst. 12 se proto zrušuje.

Části C, D, G a H

Změny těchto částí vyjasňují řadu článků v oddíle 5.6a nařízení o vozidlech. Tyto články nesprávně uváděly, že požadavky stanovené v těchto ustanoveních se vztahují na vozidlo vyrobené na základě označení vydaného podle článku 20b zákona o silničním provozu z roku 1994 před 2. květnem 2019. Tyto články však musí stanovit obecné požadavky pro všechny zvláštní mopedy, a proto se mění. Příslušné články tak nejprve stanoví obecná pravidla pro zvláštní mopedy a poté výjimky pro zvláštní mopedy vyráběné na základě označení vydaného před 2. květnem 2019.

Část E

Článek 5.6a.7 nařízení o vozidlech nesprávně stanovil, že požadavky stanovené v tomto ustanovení se vztahují na vozidlo vyrobené na základě označení vydaného podle článku 20b zákona o silničním provozu z roku 1994 před 2. květnem 2019. Proto se mění i tento článek. Výjimka pro zvláštní mopedy vyrobené na základě označení vydaného před tímto datem však není nutná. Z tohoto důvodu se nepřidává.

Část F

⁴ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2016/1824 ze dne 14. července 2016, kterým se mění nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 3/2014, nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 44/2014 a nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 134/2014, pokud jde o požadavky na funkční bezpečnost vozidla, konstrukci vozidla a obecné požadavky a požadavky na vliv na životní prostředí a výkonnost pohonné jednotky.

Článek 5.6a.15 nařízení o vozidlech stanovil, že u zvláštních mopedů vyrobených na základě označení vydaného podle článku 20b zákona o silničním provozu z roku 1994 před 2. květnem 2019 musí existovat logická souvislost mezi fungováním ovládacího zařízení a zamýšleným účinkem. Tento požadavek je posuzován již v okamžiku přijetí, a může být tedy vynechán.

Část I

Článek 5.18.26a nařízení o vozidlech chybně neobsahoval výjimku pro zvláštní mopedy vyrobené na základě označení vydaného podle článku 20b zákona o silničním provozu z roku 1994 před 2. květnem 2019. Tento pozměňovací návrh uvádí tento článek do souladu s bodem 5.6a.6 uvedeného nařízení.

Část J

Tímto pozměňovacím návrhem byl do nařízení o vozidlech vložen nový článek 6.11. Tento článek stanoví, že schválení je nezbytné pro změnu konstrukce zvláštního mopedu, která mění jeho citlivost na elektromagnetické záření.

Souvislosti se zásadami v případě tohoto článku jsou popsány v oddíle 2.3 v obecné části těchto vysvětlivek.

Dále je možné, že modifikací může být ovlivněna shoda s jinými požadavky, protože modifikací byla ovlivněna odolnost vůči elektromagnetickému záření. V takovém případě musí být tyto otázky rovněž přehodnoceny s ohledem na požadavky stanovené v kapitole 3. Tento článek se použije nad rámec již existující povinnosti nechat vozidlo znovu schválit, pokud jsou v něm provedeny úpravy uvedené v bodě 6.2. Pokud je například instalován jiný regulátor rychlosti, kterým se mění maximální konstrukční rychlost vozidla, musí být kromě odolnosti proti elektromagnetickému záření obnovena maximální konstrukční rychlost podle čl. 6.3 odst. 1 písm. z) nařízení o vozidlech.

MINISTR PRO INFRASTRUKTURU A VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ,

Barry Madlener