

Regulamentul nr. IENW/BSK-2024/292145 din [data], al ministrului infrastructurii și gospodăririi apelor, de modificare a Regulamentului privind vehiculele [Regeling voertuigen] în legătură cu îmbunătățirea anumitor imperfecțiuni privind mopeturile speciale

**DEPARTAMENTUL AFACERI
ADMINISTRATIVE ȘI
JURIDICE**

Referință

IENTW/BSK-2023/299526

Ministrul infrastructurii și gospodăririi apelor,

având în vedere articolele 23 alineatul (1), 71 și 98 din Legea privind traficul rutier din 1994 [Wegenverkeerswet];

PRIN PREZENTUL, HOTĂRĂȘTE URMĂTOARELE:

Articolul I

Regulamentul privind vehiculele se modifică după cum urmează:

A

Articolul 3.4.0 se modifică după cum urmează:

- (a) „1.” este plasat înaintea textului articolului.
- (b) La alineatul (1), „producători” se înlocuiește cu „operatori economici”.
- (c) După alineatul (1) se adaugă următorul alineat:

(2) Prin derogare de la Regulamentul (UE) nr. 168/2013, o omologare națională de tip pentru un moped special poate fi, de asemenea, solicitată și acordată unui operator economic, altul decât un producător de mopaturi speciale, dacă îndeplinește cerințele pentru producător stabilite în regulamentul UE respectiv și în prezentul regulament pentru depunerea unei cereri și pentru acordarea unei omologări de tip.

B

Articolul 3.4.1 se modifică după cum urmează:

- (a) La articolul 3.4.1 alineatul (1) litera (a), punctul 7 se elimină, renumerotând punctele 8-15 ca 7-14.
- (b) La articolul 3.4.1 alineatul (1) litera (a) punctul 12, „și 1.2” se elimină.
- (c) Alineatul (3) prima teză are în prezent următoarea formulare: Un moped special destinat transportului de pasageri trebuie să aibă maximum opt locuri pentru pasageri, care pot fi orientate cu fața la direcția de mers, cu spatele la direcția de mers și părțile laterale.
- (d) La alineatul (3) a doua teză, „, în cazul în care sunt destinate unui copil,” se elimină.
- (e) După alineatul (3) se adaugă următorul alineat:

(4) Ancorajele centurilor de siguranță trebuie să poată rezista la o forță calculată pe baza forței standard în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 14, a greutății unui pasager căruia îi este destinat scaunul, cu o

greutate minimă de 36 kg, precum și a vitezei maxime prin construcție a vehiculului.

Număr
IENW/BSK-2023/299526

C

Articolul 5.6a.1 se modifică după cum urmează:

(a) în teza introductivă de la alineatul (2), „produs pe baza unei desemnări emise înainte de 2 mai 2019” se elimină;

(b) alineatul (2) literele (b) și (c) au în prezent următoarea formulare:

(b) categoria vehiculului;

(c) numărul național de omologare de tip sau numărul unic de desemnare;

(c) punct și virgula de la sfârșitul alineatului (2) litera (g) se înlocuiește cu „; și”.

(d) la alineatul (2), litera (h) se elimină,

iar litera (i) se renumerează ca litera (h);

(e) la articol se adaugă următorul alineat:

(3) Prin derogare de la alineatul (2), mopeturile speciale produse pe baza unei desemnări emise înainte de 2 mai 2019 nu trebuie să fie echipate cu o placă de construcție.

D

Articolul 5.6a.6 se modifică după cum urmează:

1. În teza introductivă de la alineatul (1) litera (a), cuvintele „pe trei sau mai multe roți” se introduc înainte de „pentru transportul individual”.

2. La alineatul (1), renumerotând litera (b) ca litera (c), se introduce o literă cu următoarea formulare:

(b) transportul individual pe mai puțin de trei roți trebuie:

1. să nu depășească 3,00 m;

2. să nu fie mai mare de 0,75 m;

3. să nu fie mai mare de 2,00 m;

3. Alineatul (2) are următoarea formulare:

(2) Prin derogare de la alineatul (1), mopeturile speciale produse pe baza unei desemnări emise înainte de 2 mai 2019 nu pot avea o lățime mai mare de 1,10 m.

E

La articolul 5.6a.7 alineatul (1), teza introductivă „produs pe baza unei desemnări emise înainte de 2 mai 2019” se elimină.

F

La articolul 5.6a.15, a doua teză se elimină.

G

Articolul 5.6a.38 se modifică după cum urmează:

1. Textul din prima coloană de la alineatele (2) și (3) are acum următoarea formulare:

2. Mopedurile speciale trebuie să fie echipate cu cel puțin o frână cu fricțiune.
3. Mopedurile speciale trebuie să fie frânate pe toate axele.

2. După alineatul (5) se adaugă următorul alineat:

(6) Alineatele (2) și (3) nu se aplică mopedurilor speciale produse pe baza unei desemnări emise înainte de 2 mai 2019.

H

Articolul 5.6a.51 se modifică după cum urmează:

1. La alineatul (2), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text: „Mopedurile speciale trebuie să fie echipate cu:”.

2. După alineatul (2) se adaugă următorul alineat:

3. Alineatul (2) nu se aplică mopedurilor speciale fără caroserie produse pe baza unei desemnări emise înainte de 2 mai 2019.

I

La articolul 5.18.26a, după alineatul (3) se adaugă următorul alineat:

4. Prin derogare de la alineatele (1) și (3), mopedurile speciale produse pe baza unei desemnări emise înainte de 2 mai 2019 nu pot avea o lățime mai mare de 1,10 m, inclusiv încărcătura.

J

După articolul 6.10, se adaugă următorul articol nou:

Articolul 6.11

În cazul unei modificări a construcției unui moped special care afectează sensibilitatea vehiculului la influențele electromagnetice sau emisia de radiații electromagnetice de către vehicul, vehiculul respectiv trebuie să respecte, după modificare, cerințele stabilite în capitolul 3 secțiunea 4, în măsura în care aceste cerințe sunt legate de modificarea efectuată.

Articolul II

Prezentul ordin intră în vigoare în ziua următoare publicării acestuia în Monitorul Oficial.

Prezentul ordin împreună cu notele explicative se publică în Monitorul Oficial.

MINISTRUL INFRASTRUCTURII ȘI GOSPODĂRIII APELOR,

Barry Madlener

NOTE EXPLICATIVE

Număr
IENW/BSK-2023/299526

Explicație generală

1. Introducere

La 1 ianuarie 2024, Legea privind traficul rutier din 1994 a fost modificată¹. Ca urmare a acestei modificări, mopedurile speciale² nu mai sunt desemnate de Ministerul Infrastructurii și Gospodăririi Apelor de la acea dată până când li se permite să circule pe drum. Din acel moment, mopedurile speciale pot fi introduse pe piață numai dacă li s-a acordat o omologare națională de tip de către Autoritatea Neerlandeză pentru Vehicule [Dienst wegverkeer - RDW]. RDW a fost desemnată autoritate de omologare în Legea privind traficul rutier din 1994 [Wegenverkeerswet, Wvw]. Inspectoratul pentru Mediul Uman și Transporturi [Inspectie leefomgeving en transport - ILT] este desemnat ca autoritate de supraveghere a pieței.

Până la 1 ianuarie 2024, cerințele în raport cu care a fost evaluat un moped special în vederea admiterii au fost stabilite în Regulamentul de politică privind desemnarea mopedurilor speciale [Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen]. Ca urmare a modificării legislative menționate anterior, Regulamentul privind vehiculele a fost modificat, introducând cerințele pentru omologare într-o nouă secțiune 4 a capitolului 3 din regulamentul respectiv și introducând cerințe permanente în secțiunea 6a a capitolului 5 care trebuie îndeplinite de utilizatorii unor astfel de vehicule. În același timp, norma de politică a fost abrogată. Modificarea respectivă conținea o serie de imperfecțiuni și omisiuni, care sunt rectificate prin prezentul regulament de modificare. Aceasta include cerința de omologare de tip privind forța la care trebuie să poată rezista ancorajul centurii de siguranță într-un moped special destinat transportului de pasageri. Aceasta privește, de asemenea, obligația de a inspecta din nou un moped special în cazul în care, ca urmare a unei modificări a vehiculului, apar modificări în ceea ce privește măsura în care vehiculul respectiv emite radiații electromagnetice sau în ceea ce privește rezistența vehiculului la astfel de radiații.

2. Prezentare generală a modificărilor

2.1 Direcția scaunelor și rezistența la forțele de tracțiune ale ancorajului centurii

Prezentul regulament clarifică normele de acordare a omologării naționale de tip, conform cărora scaunele pentru pasageri dintr-un moped special pot fi amplasate în toate direcțiile.

¹ Legea de modificare a Legii din 1994 privind traficul rutier și a altor legi în legătură cu eliminarea posibilității de a desemna mopeduri speciale în capitolul IIA din Legea din 1994 privind traficul rutier, care permite punerea în aplicare a cadrului pentru vehiculele electrice ușoare și a altor modificări (Stb. 2023, 377).

² Prin moped special se înțelege un vehicul menționat la articolul 1 alineatul (1) literele (d) și (e) din Legea privind circulația rutieră: un autovehicul cu o viteză maximă prin construcție care nu depășește 25 km/h, echipat cu un motor electric cu o putere nominală continuă maximă care nu depășește 4 kW, altul decât un vehicul pentru persoane cu handicap, pentru care nu este necesară omologarea de tip în conformitate cu normele stabilite în cadrul Uniunii Europene.

Acesta specifică, de asemenea, forța de tracțiune pe care trebuie să o poată suporta centurile de pasageri. Până la intrarea în vigoare a prezentului regulament de modificare, Regulamentul privind vehiculele prevedea ca scaunele unui moped special pentru transportul de pasageri să fie echipate cu o centură subabdominală. Prezentul regulament adaugă că forța la care trebuie să reziste ancorajul centurii respective se calculează pe baza vitezei maxime prin construcție și a unui pasager care cântărește cel puțin 36 kg.

2.2 Solicitanții pentru omologarea națională de tip

În principiu, o omologare națională de tip pentru un moped special face obiectul regimului prevăzut de Regulamentul (UE) nr. 168/2013³, care reglementează omologarea europeană de tip pentru anumite vehicule cu două sau trei roți și cvadricicluri și se aplică *mutatis mutandis*. Prin urmare, normele privind, printre altele, solicitarea omologării și efectuarea controalelor de conformitate a producției prevăzute în regulamentul respectiv se aplică, de asemenea, unei omologări naționale de tip pentru un moped special. În temeiul Regulamentului (UE) nr. 168/2013, numai producătorii pot solicita și obține omologarea de tip. Prezentul regulament de modificare permite, de asemenea, altor operatori economici, cum ar fi importatorii, să obțină aprobarea națională pentru mopaturi speciale. Acest lucru a fost posibil în cadrul regimului de desemnare care s-a aplicat până la 1 ianuarie 2024, dar, din greșeală, nu a fost inclus în Regulamentul privind vehiculele începând cu data respectivă. Prezentul regulament de modificare rectifică acest aspect.

Prelucrarea unei cereri de omologare de tip și evaluarea tipului de vehicul pe care este depusă cererea sunt în conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) nr. 168/2013. Acest lucru nu se schimbă cu prezentul regulament de modificare. Întrucât numai producătorilor li se poate acorda o omologare în temeiul regulamentulului respectiv, se precizează în mod explicit că obligațiile pe care regulamentul le impune producătorilor se aplică și altor operatori economici atunci când aceștia solicită o omologare națională de tip.

De exemplu, un solicitant trebuie să coopereze cu verificările de conformitate a producției. Trebuie să se demonstreze că nu există diferențe în procesul de producție care să conducă la vehicule neconforme cu vehiculele omologate anterior. În cazul în care un solicitant nu este producător, ci, de exemplu, importator, importatorul trebuie să se asigure că aceste controale pot fi efectuate la producător și să furnizeze dovezi în acest sens în momentul depunerii cererii.

2.3 Omologarea în cazul modificării vehiculului care afectează influența asupra radiațiilor electromagnetice și susceptibilitatea la acestea

Vehiculele cu componente electronice pot fi afectate de radiații electromagnetice. De exemplu, un controler de viteză acționat electronic poate funcționa defectuos atunci când cineva efectuează un apel cu un telefon mobil în apropierea vehiculului. Vehiculele pot, de asemenea, să emită ele însele radiații

³Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri.

electromagnetice, care pot avea un impact negativ asupra dispozitivelor din apropiere. La acordarea omologării, se evaluează dacă susceptibilitatea la radiații electromagnetice și măsura în care un vehicul emite această radiație sunt acceptabile. Acest lucru asigură siguranța vehiculelor introduse pe piață în ceea ce privește radiațiile electromagnetice.

Cu toate acestea, atât susceptibilitatea la radiații, cât și măsura în care aceasta este cauzată de un vehicul pot fi, de asemenea, afectate atunci când se aduc modificări componentelor electronice ale unui vehicul omologat după introducerea sa pe piață. Prin urmare, se dorește ca modificările aduse unui astfel de vehicul care afectează acești factori să facă obiectul aprobării. Prezentul regulament adaugă o astfel de cerință de omologare pentru modificările aduse unui vehicul la Regulamentul privind vehiculele.

În acest caz, mopedul special trebuie testat de un serviciu tehnic desemnat de RDW. Acesta implică restabilirea imunității vehiculului la radiațiile electromagnetice și la radiația sa externă. Aceasta înseamnă că conformitatea vehiculului cu cerințele privind imunitatea la radiații electromagnetice trebuie stabilită după modificare. În acest scop, în primul rând, se verifică dacă componenta modificată respectă cerințele privind imunitatea la radiații electromagnetice stabilite în Regulamentul CEE-ONU nr. 10. În al doilea rând, se verifică dacă componenta modificată respectă cerințele privind emisia de radiații electromagnetice. În al treilea rând, se verifică dacă alte componente (nemodificate) ale vehiculului respectă în continuare cerințele privind radiațiile electromagnetice după efectuarea modificării.

2.4 Corectarea altor imperfecțiuni

Introducerea cerințelor de omologare în capitolul 3 secțiunea 4 și a cerințelor permanente din capitolul 5 secțiunea 6a din Regulamentul privind vehiculele a condus, de asemenea, la diverse omisiuni și inexactități. Prin prezentul regulament de modificare, aceste imperfecțiuni sunt rectificate. Diferitele amendamente sunt tratate în partea „articol cu articol” a prezentelor note explicative.

3. Impactul

Modificările introduse prin prezentul regulament nu creează nicio nouă sarcină de reglementare. Toate acestea sunt obligații care erau deja în vigoare în temeiul normei de politică privind desemnarea mopedurilor speciale și care, din greșeală, nu au rămas aplicabile atunci când normele din norma de politică respectivă au fost transpuse în Regulamentul privind vehiculele. Acest lucru se aplică cerințelor privind centurile de siguranță și obligației de a inspecta din nou un moped special dacă se aduc modificări care afectează compatibilitatea electromagnetică. Ambele obligații s-au aplicat, de asemenea, atunci când era în vigoare Norma de politică privind desemnarea mopedurilor speciale. Acest lucru este valabil și pentru posibilitatea ca alte părți decât producătorul să solicite aprobarea. Această posibilitate a existat, de asemenea, în temeiul normei de politică, dar, întrucât nu rezultă nicio sarcină de reglementare din aceasta, acest lucru nu este luat în considerare în acest context.

În rest, prezentul regulament rectifică imperfecțiunile. Deși diferitele modificări au un impact asupra sarcinii de reglementare, aceste efecte au fost prevăzute în fiecare caz atunci când modificarea Regulamentului privind vehiculele a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2024. Prin urmare, aceste efecte nu sunt descrise separat în prezentul regulament.

Număr
IENW/BSK-2023/299526

4. Consultanță și consiliere

Consultanță și revizuire a sarcinii de reglementare

Consiliul consultativ neerlandez privind sarcina de reglementare [Adviescollege toetsing regeldruk - ATR] a emis un aviz cu privire la proiectul prezentului regulament la [data]. PM

Consultarea pe internet

O consultare pe internet cu privire la proiectul prezentului regulament a avut loc de la [data]. Un total de [PM] comentarii au fost depuse, dintre care [PM] sunt publice. Petiționarii sunt ... [PM]

Pe site-ul www.internetconsultatie.nl, comentariile primite sunt făcute publice dacă persoana care a furnizat un comentariu și-a dat permisiunea în acest sens. Pe site se publică, de asemenea, un scurt raport care oferă o imagine de ansamblu a rezultatelor consultării pe internet și a principalelor modificări aduse propunerii sau notelor explicative ca răspuns la observațiile primite.

5. Notificarea

Proiectul de regulament a fost prezentat Comisiei Europene la [PM: data] pentru a se conforma dispozițiilor articolului 5 alineatul (1) din Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și a Consiliului din 9 septembrie 2015 referitoare la procedura de furnizare de informații în domeniul reglementărilor tehnice și al normelor privind serviciile societății informaționale (JO UE 2015, L 241); numărul notificării [PM]).

În temeiul articolului 6 alineatul (1) din această directivă, a fost respectat un termen suspensiv de trei luni. În urma notificării, [PM] a prezentat observații.

6. Intrare în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare publicării în Monitorul Oficial. Aceasta este legislație de remediere [reparatieregelgeving]. Pentru acest tip de legislație, în conformitate cu politica guvernului privind orele fixe de modificare (a se vedea Instrucțiunea 4.17 din Instrucțiunile de reglementare [Aanwijzingen voor de regelgeving]), este posibil să se aleagă o dată de intrare în vigoare diferită de 1 ianuarie, 1 aprilie, 1 iulie sau 1 octombrie, cu condiția respectării perioadei minime de punere în aplicare. Din același motiv, a fost aleasă o perioadă de punere în aplicare mai mică de două luni.

Note explicative pentru fiecare articol

Număr
IENW/BSK-2023/299526

Articolul I

Partea A

Articolul I litera (A) garantează că toți operatorii economici pot solicita și obține omologarea de tip. Normele aplicabile omologărilor europene de tip se aplică *mutatis mutandis* omologării naționale de tip pentru mopeduri speciale. Aceste norme, stabilite în Regulamentul (UE) nr. 168/2003, permit doar producătorilor să solicite omologarea de tip. Prin urmare, articolul 3.4.0 din Regulamentul privind vehiculele se modifică pentru a indica în mod clar faptul că și alți operatori economici decât producătorii pot solicita și obține o omologare națională de tip pentru mopeduri speciale.

De exemplu, atunci când un importator solicită o omologare de tip, normele prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 168/2013, care vizează producătorul, se aplică importatorului respectiv. Prelucrarea cererii se efectuează în conformitate cu normele Regulamentului și cu aplicarea termenilor relevanți din regulament. Obligațiile prevăzute în regulament pentru producătorul solicitant se aplică și solicitantului care nu este producător, în acest exemplu importatorul. Acest lucru se aplică, de exemplu, obligației de a coopera în cadrul controalelor privind conformitatea producției [articolul 33 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013]. Obligația de a furniza documentele solicitate de RDW împreună cu cererea [articolul 27 alineatul (2) litera (d) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013] se aplică și altor părți decât producătorilor. Aceasta înseamnă, printre altele, că părțile care nu produc ele însele vehiculele în cauză trebuie să demonstreze, în momentul depunerii cererii, că s-au asigurat că verificările procesului de producție pot fi efectuate la producător.

Conținutul acestuia este discutat mai detaliat în secțiunea 2.2 din partea generală a prezentelor note explicative.

Partea B

Această parte de modificare modifică articolul 3.4.1 din Regulamentul privind vehiculele. Articolul 3.4.1 alineatul (1) stabilește cerințele pe care trebuie să le îndeplinească un moped special pentru a fi eligibil pentru omologarea de tip. Acest articol clarifică faptul că scaunele pentru pasageri pot fi montate în toate direcțiile și ce forță de tracțiune trebuie să poată rezista centurile pentru pasageri. Acesta clarifică, de asemenea, faptul că indicarea greutății maxime pentru un scaun trebuie să fie întotdeauna furnizată, și nu numai atunci când scaunul este destinat unui copil. Secțiunea 2.1 din partea generală a prezentelor note explicative tratează mai detaliat aceste modificări.

Secțiunea 7 a articolului 3.4.1 alineatul (1) se referă în mod eronat la motoarele GPL și GNC. Aceste tipuri de motoare nu pot fi găsite pe un moped special, întrucât, în temeiul definiției de la articolul 1 alineatul (1) litera (e) punctul (d) din Legea din 1994 privind circulația rutieră, aceste vehicule sunt, prin definiție, echipate cu un motor electric. Prin eliminarea articolului 3.4.1 alineatul (1) punctul 7 din Regulamentul privind vehiculele, această imperfecțiune este rectificată. În plus, s-a afirmat în mod eronat la articolul 3.4.1 că o cerere de omologare trebuie

evaluată în lumina punctului 1.2 din anexa XV la Regulamentul nr. 3/2014, care se referă la vehiculele pe care, din cauza unor condiții de utilizare diferite, sunt montate alte pneuri decât cele prevăzute în omologare. Odată cu intrarea în vigoare a Regulamentului delegat (UE) 2016/1824⁴, punctul 1.2 din anexa XV a fost eliminat. Prin urmare, trimiterea la acest punct din articolul 3.4.1 alineatul (12) se elimină.

Număr
IENW/BSK-2023/299526

Părțile C, D, G și H

Modificările aduse acestor părți clarifică o serie de articole din secțiunea 5.6a a Regulamentului privind vehiculele. Aceste articole precizau în mod eronat că cerințele prevăzute de aceste dispoziții se aplică unui vehicul produs pe baza unei desemnări emise în temeiul articolului 20b din Legea din 1994 privind traficul rutier înainte de 2 mai 2019. Totuși, aceste articole trebuie să prevadă cerințe generale pentru toate mopederile speciale și, prin urmare, sunt modificate. Astfel, articolele relevante stabilesc mai întâi normele generale pentru mopederile speciale și apoi excepțiile pentru mopederile speciale produse pe baza unei denumiri emise înainte de 2 mai 2019.

Partea E

Articolul 5.6a.7 din Regulamentul privind vehiculele prevedea în mod eronat că cerințele prevăzute de această dispoziție se aplică unui vehicul produs pe baza unei desemnări emise în temeiul articolului 20b din Legea din 1994 privind traficul rutier înainte de 2 mai 2019. Acesta este motivul pentru care acest articol este, de asemenea, modificat. Cu toate acestea, nu este necesară o excepție pentru mopederile speciale produse pe baza unei desemnări emise înainte de această dată. Prin urmare, acesta nu este adăugat.

Partea F

Articolul 5.6a.15 din Regulamentul privind vehiculele prevedea că, pentru mopederile speciale produse pe baza unei desemnări emise în temeiul articolului 20b din Legea privind traficul rutier din 1994 înainte de 2 mai 2019, trebuie să existe o legătură logică între funcționarea dispozitivului de comandă și efectul preconizat. Această cerință este deja evaluată la momentul admiterii și, prin urmare, poate fi eliminată.

Partea I

Articolul 5.18.26a din Regulamentul privind vehiculele nu a inclus în mod eronat o excepție pentru mopederile speciale produse pe baza unei desemnări emise în temeiul articolului 20b din Legea privind traficul rutier din 1994 înainte de 2 mai 2019. Prezenta modificare aliniază acest articol la punctul 5.6a.6 din regulamentul respectiv.

Partea J

⁴ Regulamentul delegat (UE) 2016/1824 al Comisiei din 14 iulie 2016 de modificare a Regulamentului delegat (UE) nr. 3/2014, a Regulamentului delegat (UE) nr. 44/2014 și a Regulamentului delegat (UE) nr. 134/2014 cu privire, respectiv, la cerințele de siguranță în funcționare a vehiculului, la cerințele privind construcția vehiculelor și la cerințele generale, precum și la cerințele privind performanțele de mediu și performanțele unității de propulsie.

Prin această modificare, a fost introdus un nou articol 6.11 în Regulamentul privind vehiculele. Acest articol prevede că aprobarea este necesară pentru o modificare a construcției unui moped special care îi modifică sensibilitatea la radiații electromagnetice.

Contextul politic al acestui articol este discutat în secțiunea 2.3 din partea generală a prezentelor note explicative.

În plus, este posibil ca o modificare să afecteze conformitatea cu alte cerințe, deoarece imunitatea la radiațiile electromagnetice a fost influențată de modificare. În acest caz, aceste aspecte trebuie, de asemenea, să fie reevaluate în raport cu cerințele prevăzute în capitolul 3. Prezentul articol se aplică în plus față de obligația preexistentă de a obține o nouă omologare a unui vehicul atunci când i se aduc modificările menționate în secțiunea 6.2. De exemplu, dacă este instalat un alt regulator de viteză prin care se modifică viteza maximă proiectată a vehiculului, viteza maximă proiectată trebuie restabilită, pe lângă imunitatea la radiații electromagnetice, în conformitate cu articolul 6.3 alineatul (1) litera (z) din Regulamentul privind vehiculele.

MINISTRUL INFRASTRUCTURII ȘI GOSPODĂRIII APELOR,

Barry Madlener