

Förordning nr IENW/BSK-2024/292145 av den [datum] från ministern för infrastruktur och vattenförvaltning om ändring av fordonsförordningen [*Regeling voertuigen*] i samband med förbättring av vissa brister hos särskilda mopeder

**AVDELNINGEN FÖR
FÖRVALTNINGSFRÅGOR
OCH JURIDISKA FRÅGOR**

Ministern för infrastruktur och vattenförvaltning,

Hänvisningar
IENW/BSK-2023/299526

med beaktande av artiklarna 23.1, 71 och 98 i 1994 års vägtrafiklag [*Wegenverkeerswet*],

FÖRESKRIVER HÄRMED FÖLJANDE:

Artikel I

Fordonsförordningen ska ändras på följande sätt:

A

Artikel 3.4.0 ska ändras enligt följande:

- "1." ska placeras före texten i artikeln.
- I punkt 1 ska "tillverkare" ersättas med "ekonomiska aktörer".
- Följande punkt ska läggas till efter punkt 1:

"2. Genom undantag från förordning (EU) nr 168/2013 får en annan ekonomisk aktör än en tillverkare av särskilda mopeder ansöka om och beviljas ett nationellt typgodkännande för en särskild moped om mopeden uppfyller de krav för tillverkaren som anges i den EU-förordningen och i den här förordningen för inlämning av en ansökan och för beviljande av ett typgodkännande."

B

Artikel 3.4.1 ska ändras enligt följande:

- I artikel 3.4.1.1 a ska punkt 7 utgå och punkterna 8–15 ska numreras om till 7–14.
- I artikel 3.4.1.1a ska "och 1.2" utgå i punkt 12.
- Första meningen i punkt 3 ska nu ha följande lydelse: En särskild moped avsedd för persontransport får ha högst åtta passagerarsäten, som kan vara framåtvända, bakåtvända och vända åt sidan.
- I punkt 3 andra meningen ska ", om de är avsedda för ett barn," utgå.
- Följande punkt ska införas efter punkt 3:

"4. Säkerhetsbältesförankringar ska kunna motstå en kraft beräknad på grundval av standardkraften enligt FN/ECE:s föreskrift nr 14, vikten för en passagerare för vilken sätet är avsett, med minst 36 kg, och fordonets högsta konstruktionshastighet."

C

Nummer
IENW/BSK-2023/299526

Artikel 5.6a.1 ska ändras på följande sätt:

a. I inledningsfrasen i punkt 2 ska "framställd på grundval av en beteckning utfärdad före den 2 maj 2019" utgå.

b. Punkt 2 b och c ska nu ha följande lydelse:

"b. fordonskategori:

c. Det nationella typgodkännandenumret eller det unika beteckningsnumret.

c. Semikolonet i slutet av punkt 2 g ska ersättas med "och".

d. I punkt 2 ska led h utgå.

Led i ska numreras om till led h.

e. Följande punkt ska läggas till i artikeln:

3. "Genom undantag från punkt 2 behöver särskilda mopeder som tillverkats på grundval av en beteckning som utfärdats före den 2 maj 2019 inte vara försedda med en konstruktionsskylt."

D

Artikel 5.6a.6 ändras på följande sätt:

1. I inledningsfrasen i punkt 1 a ska "på tre eller fler hjul" införas före "för individuell transport".

2. I punkt 1 ska led b ändras till led c och ett led ska införas med följande lydelse:

b. Individuell transport på färre än tre hjul får inte:

1. vara längre än 3,00 m,

2. vara bredare än 0,75 m,

3. vara högre än 2,00 m.

3. Punkt 2 ska nu ha följande lydelse:

2. "Genom undantag från punkt 1 får särskilda mopeder som tillverkats på grundval av en beteckning som utfärdats före den 2 maj 2019 inte vara bredare än 1,10 m."

E

I artikel 5.6a.7 punkt 1 ska inledningsfrasen "tillverkad på grundval av en beteckning utfärdad före den 2 maj 2019" utgå.

F

I artikel 5.6a.15 ska andra meningen utgå.

G

Artikel 5.6a.38 ändras på följande sätt:

1. Texten i den första kolumnen i punkterna 2 och 3 ska nu ha följande lydelse:

- "2. Särskilda mopeder ska vara utrustade med minst en friktionsbroms.
- 3. Särskilda mopeder måste bromsas på alla axlar."

2. Följande punkt ska införas efter punkt 5:

- "6. Punkterna 2 och 3 är inte tillämpliga på särskilda mopeder som tillverkats på grundval av en beteckning som utfärdats före den 2 maj 2019."

H

Artikel 5.6a.51 ska ändras på följande sätt:

1. I punkt 2 ska inledningsfrasen ersättas med följande: "Särskilda mopeder ska vara utrustade med följande:"

2. Följande punkt ska läggas till efter punkt 2:

- 3. Punkt 2 ska inte tillämpas på särskilda mopeder utan karosseri som tillverkats på grundval av en beteckning som utfärdats före den 2 maj 2019."

I

I artikel 5.18.26a ska följande punkt läggas till efter punkt 3:

- "4. Genom undantag från punkterna 1 och 3 får särskilda mopeder som tillverkats på grundval av en beteckning som utfärdats före den 2 maj 2019 inte vara bredare än 1,10 m, inklusive last."

J

Efter artikel 6.10 ska följande nya artikel läggas till:

"Artikel 6.11

Om konstruktionen av en särskild moped ändras på ett sätt som påverkar känsligheten för elektromagnetisk påverkan på fordonet eller fordonets utsläpp av elektromagnetisk strålning, ska fordonet efter ändringen uppfylla kraven i avsnitt 4 kapitel 3 i den mån dessa krav har samband med den ändring som gjorts."

Artikel II

Denna förordning träder i kraft från och med dagen efter publiceringen av den i Nederländernas officiella tidning (Staatscourant).

Denna förordning och de förklarande anmärkningarna ska offentliggöras i Nederländernas officiella tidning.

MINISTERN FÖR INFRASTRUKTUR OCH VATTENFÖRVALTNING,

Barry Madlener

FÖRKLARANDE ANMÄRKNINGAR

Nummer
IENW/BSK-2023/299526

Allmän förklaring

1. Inledning

Den 1 januari 2024 ändrades 1994 års vägtrafiklag¹. Till följd av denna ändring har ministern för infrastruktur och vattenförvaltning inte längre ansvar för särskilda mopeder² från och med den dagen till dess att de har tillåtits att användas på vägarna. Från och med den tidpunkten får särskilda mopeder endast släppas ut på marknaden om de har beviljats ett nationellt typgodkännande av den nederländska fordonsmyndigheten [*Dienst wegverkeer*, RDW]. RDW utsågs till godkännandemyndighet i 1994 års vägtrafiklag [*Wegenverkeerswet*, Wvw]. Inspektionen för miljö och transport [*Inspectie leefomgeving en transport*, ILT] utses till marknadskontrollmyndighet.

Fram till den 1 januari 2024 fastställdes de krav mot vilka en särskild moped bedömdes för godkännande i policyregeln om beteckning av särskilda mopeder [*Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen*]. Till följd av den ovannämnda lagändringen ändrades fordonsförordningen genom att kraven för godkännande infördes i ett nytt avsnitt 4 i kapitel 3 i den förordningen och permanenta krav infördes i avsnitt 6a i kapitel 5, som ska uppfyllas av användare av sådana fordon. Samtidigt upphävdes policyregeln. Denna ändring innehöll ett antal brister och utelämnanden, som rättas till genom denna ändringsförordning. Detta inbegriper typgodkännandekravet avseende den kraft som bältesförankringen hos en särskild moped som är avsedd för persontransport måste kunna motstå. Detta gäller även skyldigheten att låta särskilda mopeder genomgå en förnyad kontroll om det till följd av en ändring av fordonet sker förändringar i den utsträckning i vilken fordonet avger elektromagnetisk strålning eller i fordonets motståndskraft mot sådan strålning.

2. Översikt över ändringar

2.1 Sätenas riktning och motstånd mot bältesförankringarnas dragkrafter

I denna förordning klargörs reglerna för beviljande av nationellt typgodkännande om att passagerarsäten i särskilda mopeder får placeras i alla riktningar.

Här anges även den dragkraft som passagerarbälten måste kunna motstå. Fram till ikraftträdandet av denna ändringsförordning innehöll fordonsförordningen ett krav på att sätena i särskilda mopeder för passagerartransport skulle vara utrustade med ett höftbälte. I denna förordning tilläggs att den kraft som bältets

¹ Lag om ändring av 1994 års vägtrafiklag och vissa andra lagar i samband med avskaffandet av möjligheten att beteckna särskilda mopeder i kapitel IIA i 1994 års vägtrafiklag, vilket möjliggör genomförandet av regelverket för lätta elfordon, samt vissa andra ändringar (Stb. 2023, 377).

² Med *särskild moped* avses ett fordon som anges i artikel 1.1 e d i vägtrafiklagen: ett motorfordon som är konstruerat för en högsta hastighet som inte överstiger 25 km/tim och som är utrustat med en elmotor med en högsta kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 4 kW, med undantag för fordon som är avsedda för personer med funktionsnedsättning, för vilka typgodkännande i enlighet med regler som fastställts inom ramen för Europeiska unionen inte krävs.

förankring måste motstå ska beräknas på grundval av den högsta konstruktionshastigheten och en passagerare som väger minst 36 kg.

Nummer
IENW/BSK-2023/299526

2.2 Aktörer som ansöker om nationellt typgodkännande

I princip omfattas ett nationellt typgodkännande av en särskild moped av bestämmelserna i förordning (EU) nr 168/2013³, som reglerar europeiskt typgodkännande av vissa två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar, och ska gälla i tillämpliga delar. Reglerna för bland annat ansökan om godkännande och kontroll av produktionsöverensstämmelse i den förordningen är därför också tillämpliga på nationellt typgodkännande av särskilda mopeder. Enligt förordning (EU) nr 168/2013 är det endast möjligt för tillverkare att ansöka om och erhålla typgodkännande. Denna ändringsförordning gör det också möjligt för andra ekonomiska aktörer, till exempel importörer, att erhålla nationellt godkännande för särskilda mopeder. Detta var möjligt inom ramen för det system för beteckning som gällde fram till den 1 januari 2024, men som av misstag inte ingick i fordonsförordningen från och med det datumet. Denna ändringsförordning syftar till att rätta till detta.

En ansökan om typgodkännande och bedömningen av den fordonstyp som ansökan gäller ska behandlas i enlighet med kraven i förordning (EU) nr 168/2013. Detta ändras inte genom denna ändringsförordning. Eftersom endast tillverkare kan beviljas godkännande enligt den förordningen klargörs det uttryckligen att de skyldigheter som förordningen ålägger tillverkare också gäller för andra ekonomiska aktörer när de ansöker om ett nationellt typgodkännande.

En sökande är till exempel skyldig att samarbeta vid kontroller av produktionsöverensstämmelse. Det måste visas att det inte finns några skillnader i tillverkningsprocessen som leder till att fordonen inte överensstämmer med de fordon som tidigare godkännts. Om en sökande inte är tillverkare utan till exempel importör, måste importören se till att dessa kontroller kan utföras hos tillverkaren och lämna bevis för detta vid tidpunkten för ansökan.

2.3 Godkännande vid ändring av fordonet som påverkar inverkan på och känsligheten för elektromagnetisk strålning

Fordon med elektroniska komponenter kan påverkas av elektromagnetisk strålning. Till exempel kan en elektroniskt styrd hastighetsregulator fungera fel när någon ringer ett samtal med en mobiltelefon nära fordonet. Fordon kan också avge elektromagnetisk strålning själva, vilket kan påverka närliggande enheter negativt. Vid beviljandet av godkännande görs det en bedömning av om känsligheten för elektromagnetisk strålning och i vilken utsträckning ett fordon avger denna strålning är godtagbara. Detta säkerställer säkerheten för fordon som släpps ut på marknaden när det gäller elektromagnetisk strålning.

Både känsligheten för strålning och i vilken utsträckning den orsakas av ett fordon kan dock även påverkas när ändringar görs av elektroniska komponenter i ett godkänt fordon efter det att det har släppts ut på marknaden. Det är därför önskvärt att ändringar av ett sådant fordon som påverkar dessa faktorer bör vara

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande och marknadstillsyn av två- eller trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

föremål för godkännande. Genom denna förordning läggs ett sådant godkännandekrav för ändringar av ett fordon till i fordonsförordningen.

Nummer
IENW/BSK-2023/299526

I så fall ska den särskilda mopeden provas av en teknisk tjänst som utsetts av RDW. Detta innebär att fordonets immunitet mot elektromagnetisk strålning och dess externa strålning återupprättas. Detta innebär i sin tur att fordonets överensstämmelse med kraven på immunitet mot elektromagnetisk strålning måste fastställas efter ändringen. För detta ändamål kontrolleras för det första om den ändrade komponenten uppfyller de krav på immunitet mot elektromagnetisk strålning som anges i FN/ECE:s föreskrift nr 10. För det andra kontrolleras om den ändrade komponenten uppfyller kraven för utsläpp av elektromagnetisk strålning. För det tredje kontrolleras om andra (ej ändrade) komponenter i fordonet fortfarande uppfyller kraven på elektromagnetisk strålning efter det att ändringen har gjorts.

2.4 Korrigering av andra brister

Införandet av godkännandekraven i avsnitt 4 kapitel 3 och de permanenta kraven i avsnitt 6a kapitel 5 i fordonsförordningen gav även upphov till flera utelämnanden och felaktigheter. Dessa brister åtgärdas genom denna ändringsförordning. De olika ändringsförslagen behandlas artikel för artikel i dessa förklarande anmärkningar.

3. Konsekvenser

De ändringar som införs genom denna förordning skapar inte någon ny regelbörda. Samtliga skyldigheter gällde redan enligt policyregeln om beteckning av särskilda mopeder och som av misstag inte fortsatte att gälla när reglerna från den policyregeln införlivades i fordonsförordningen. Detta gäller kraven på säkerhetsbälten och skyldigheten att låta kontrollera särskilda mopeder på nytt om ändringar görs som påverkar den elektromagnetiska kompatibiliteten. Båda skyldigheterna gällde också när policyregeln om beteckning av särskilda mopeder var i kraft. Detta gäller även möjligheten för andra parter än en tillverkare att ansöka om godkännande. Denna möjlighet fanns också enligt policyregeln, men eftersom den inte medför någon regelbörda beaktas inte den möjligheten i detta sammanhang.

I övrigt syftar denna förordning till att rätta till brister. Även om de olika ändringarna påverkar regelbördan, förutsågs dessa effekter i varje enskilt fall när ändringen av fordonsförordningen trädde i kraft den 1 januari 2024. Dessa effekter beskrivs därför inte separat i denna förordning.

4. Samråd och rådgivning

Rådgivning om och granskning av regelbördan

Den nederländska rådgivande nämnden för regelbördor [*Adviescollege toetsing regeldruk*, ATR] avgav ett yttrande om utkastet till denna förordning den [datum].
PM

Samråd på internet

Nummer
IENW/BSK-2023/299526

Ett samråd på internet om utkastet till denna förordning genomfördes från den [datum]. Sammanlagt har [PM] kommentarer lämnats in, varav [PM] är offentliga. Framställarna är ... [PM]

De mottagna synpunkterna offentliggörs på webbplatsen www.internetconsultatie.nl om den som har lämnat synpunkter har gett sitt tillstånd till detta. En kort rapport ska också offentliggöras på webbplatsen, med en allmän översikt över resultaten av internetsamrådet och de viktigaste ändringarna av förslaget eller förklarande anmärkningar som svar på de synpunkter som inkommit.

5. Anmälan

Utkastet till dessa bestämmelser överlämnades till Europeiska kommissionen den 10 augusti 2020 i syfte att följa bestämmelserna i 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). Anmälningsnummer [PM]).

Enligt artikel 6.1 i direktivet iaktogs därefter en frysningsperiod på tre månader. Efter anmälan inkom [PM] med synpunkter.

6. Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i det officiella kungörelseorganet. Detta är "reparationslagstiftning" [*reparatieregelgeving*]. För denna typ av lagstiftning är det, i enlighet med regeringens politik med fasta ändringstider (se instruktion 4.17 i Anvisningar om regelfrågor [*Aanwijzingen voor de regelgeving*]), möjligt att välja ett annat datum för ikraftträdande än den 1 januari, den 1 april, den 1 juli eller den 1 oktober, förutsatt att minimiperioden för genomförande iakttas. Av samma skäl valdes en genomförandeperiod på mindre än två månader.

Förklarande anmärkningar per artikel

Artikel I

Del A

Genom artikel I A säkerställs att alla ekonomiska aktörer kan ansöka om och erhålla typgodkännande. De regler som gäller för europeiska typgodkännanden gäller i tillämpliga delar för nationella typgodkännanden av särskilda mopeder. Enligt dessa regler, som fastställs i förordning (EU) nr 168/2003, är det endast möjligt för tillverkare att ansöka om typgodkännande. Därför ändras artikel 3.4.0 i fordonsförordningen för att tydligt ange att andra ekonomiska aktörer än tillverkare också kan ansöka om och erhålla ett nationellt typgodkännande för särskilda mopeder.

När en importör till exempel ansöker om typgodkännande tillämpas de regler i förordning (EU) nr 168/2013 som rör tillverkare på den importören. Behandlingen av ansökan sker i enlighet med förordningens regler och med tillämpning av de relevanta villkoren i förordningen. De skyldigheter som fastställs i förordningen för en sökande tillverkare gäller även för sökande som inte är tillverkare, i detta exempel importörer. Detta gäller till exempel skyldigheten att samarbeta vid kontroller av produktionsöverensstämmelse (artikel 33 i förordning (EU) nr 168/2013). Skyldigheten att tillhandahålla de handlingar som begärs av RDW med ansökan (artikel 27.2 d i förordning (EU) nr 168/2013) gäller även andra parter än tillverkare. Detta innebär bland annat att parter som inte själva tillverkar fordonen i fråga vid tidpunkten för ansökan måste visa att de har säkerställt att kontrollen av tillverkningsprocessen kan utföras hos tillverkaren.

Innehållet i detta diskuteras närmare i avsnitt 2.2 i den allmänna delen av dessa förklarande anmärkningar.

Del B

Denna ändringsdel ändrar artikel 3.4.1 i fordonsförordningen. I artikel 3.4.1.1 fastställs de krav som en särskild moped måste uppfylla för att vara berättigad till typgodkännande. I den artikeln klargörs även att passagerarsäten får monteras i alla riktningar och vilken dragkraft passagerarbälten måste kunna motstå. Det klargörs också att den högsta vikten för ett säte alltid måste anges, inte bara när sätet är avsett för ett barn. Dessa ändringar behandlas mer ingående i avsnitt 2.1 i den allmänna delen av dessa förklarande anmärkningar.

I avsnitt 7 i artikel 3.4.1.1 hänvisas felaktigt till LPG- och CNG-motorer. Dessa motortyper kan inte användas för särskilda mopeder, eftersom dessa fordon per definition är utrustade med en elmotor enligt definitionen i artikel 1.1 e d i 1994 års vägtrafiklag. Genom att stryka artikel 3.4.1.1.7 i fordonsförordningen åtgärdas denna brist. Vidare angavs det felaktigt i artikel 3.4.1 att en ansökan om godkännande ska bedömas mot bakgrund av punkt 1.2 i bilaga XV till förordning 3/2014, som rör fordon som på grund av olika användningsförhållanden är utrustade med andra däck än de som anges i godkännandet. Punkt 1.2 i bilaga XV utgick i och med ikraftträdandet av delegerad förordning (EU) 2016/1824⁴. Hänvisningen till denna punkt i artikel 3.4.1.12 utgår därför.

Delarna C, D, G och H

Ändringarna av dessa delar förtydligar ett antal artiklar i avsnitt 5.6a i fordonsförordningen. I dessa artiklar angavs felaktigt att kraven i dessa bestämmelser är tillämpliga på ett fordon som tillverkats på grundval av en beteckning som utfärdats enligt artikel 20b i 1994 års vägtrafiklag före den 2 maj 2019. Dessa artiklar måste dock föreskriva allmänna krav för alla särskilda mopeder och ändras därför. I de relevanta artiklarna fastställs således först de allmänna reglerna för särskilda mopeder och därefter undantagen för särskilda

⁴ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2016/1824 av den 14 juli 2016 om ändring av delegerad förordning (EU) nr 3/2014, delegerad förordning (EU) nr 44/2014 och delegerad förordning (EU) nr 134/2014 vad gäller krav på fordons funktionssäkerhet, fordonskonstruktion och allmänna krav samt krav på miljöprestanda och framdrivningsenheters prestanda.

mopeder som tillverkats på grundval av en beteckning som utfärdats före den 2 maj 2019.

Nummer
IENW/BSK-2023/299526

Del E

I artikel 5.6a.7 i fordonsförordningen angavs felaktigt att kraven i den bestämmelsen är tillämpliga på fordon som tillverkats på grundval av en beteckning som utfärdats enligt artikel 20b i 1994 års vägtrafiklag före den 2 maj 2019. Därför ändras också denna artikel. Ett undantag för särskilda mopeder som tillverkats på grundval av en beteckning som utfärdats före detta datum är dock inte nödvändigt. Därför läggs det inte till.

Del F

I artikel 5.6a.15 i fordonsförordningen föreskrevs att det för särskilda mopeder som tillverkats på grundval av en beteckning som utfärdats enligt artikel 20b i 1994 års vägtrafiklag före den 2 maj 2019 måste finnas ett logiskt samband mellan styrdonets funktion och den avsedda effekten. Detta krav har redan bedömts vid tidpunkten för antagande och kan därför strykas.

Del I

Artikel 5.18.26a i fordonsförordningen innehöll felaktigt inte något undantag för särskilda mopeder som tillverkats på grundval av en beteckning som utfärdats enligt artikel 20b i 1994 års vägtrafiklag före den 2 maj 2019. Genom detta ändringsförslag anpassas denna artikel till 5.6a.6 i den förordningen.

Del J

Genom denna ändring har en ny artikel 6.11 införts i fordonsförordningen. Enligt den artikeln krävs ett godkännande för en ändring av särskilda mopeders konstruktion som ändrar dess känslighet för elektromagnetisk strålning.

Den politiska bakgrunden till denna artikel diskuteras i avsnitt 2.3 i den allmänna delen av dessa förklarande anmärkningar.

Dessutom är det möjligt att överensstämmelse med andra krav kan påverkas av en ändring, eftersom immuniteten mot elektromagnetisk strålning har påverkats av ändringen. I så fall måste dessa frågor också omprövas mot de krav som anges i kapitel 3. Denna artikel gäller utöver den befintliga skyldigheten att få ett fordon godkänt på nytt när de ändringar som avses i avsnitt 6.2 görs på det. Om en annan hastighetsregulator till exempel installeras varigenom fordonets högsta konstruktionshastighet ändras, måste den högsta konstruktionshastigheten återställas, utöver immuniteten mot elektromagnetisk strålning, i enlighet med artikel 6.3.1 z i fordonsförordningen.

MINISTERN FÖR INFRASTRUKTUR OCH VATTENFÖRVALTNING,

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Nummer
IENW/BSK-2023/299526

Barry Madlener