

Nom du projet

Règlement du ministre de l'infrastructure *relatif à la réception individuelle de véhicules*

Ministère principal et ministères coopérants

Ministère des infrastructures

Responsable du projet au niveau du ministre, du secrétaire d'État ou du sous-secrétaire d'État

Rafał Weber – Secrétaire d'État au ministère de l'infrastructure

Coordonnées du superviseur de projet

Olga Tworek – directrice adjointe du département des transports routiers, olga.tworek@mi.gov.pl,

Tél.: (022) 630 12 40

Date d'élaboration: 10 juillet 2023

Source:

1. Article 68, paragraphe 1, de la loi *relative aux systèmes de réception des véhicules et de leurs équipements*,
2. Règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 *relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers* (JO UE L 60 du 2.3.2013, p. 1, tel que modifié),
3. Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 *relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles* (JO UE L 60 du 2.3.2013, p. 52, tel que modifié).
4. Règlement (UE) n° 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 *relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE* (JO UE L 151 du 14.6.2018, p. 1).

Numéro sur la liste des travaux législatifs du ministre de l'infrastructure: 293

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE**1. Quelle est la question abordée?**

Le projet de règlement *relatif à la réception individuelle de véhicules* met en œuvre la délégation prévue à l'article 68, paragraphe 1, de la loi du 14 avril 2023 *relative aux systèmes de réception des véhicules et de leurs équipements* (Journal des lois, texte 919).

La présente loi a pour objectif d'organiser les questions relatives à la réception des véhicules et de leurs équipements et pièces en transférant de la loi actuelle du 20 juin 1997 – *droit de la circulation routière* (Journal des lois de 2023, texte 1047, tel que modifié) le chapitre intitulé «Réception» et son adaptation dans la nouvelle loi aux exigences des règlements internationaux de l'Union européenne (UE) et des Nations unies (ONU).

L'adoption du règlement proposé résulte donc de l'abrogation des dispositions de la loi susmentionnée – *droit de la circulation routière* et l'introduction d'une nouvelle délégation résultant de la loi *relative aux systèmes de réception des véhicules et de leurs équipements* – ces questions ont été règlementées sur la base de la délégation contenue, respectivement, à l'article 70zs, paragraphe 1, points 1) et 2), et à l'article 70zx, paragraphe 1, point 1), du *droit de la circulation routière*.

Sur la base de ces délégations, les textes suivants ont été publiés:

1. Le règlement du ministre des transports, de la construction et de l'économie maritime du 26 mars 2013 *relatif à la réception individuelle d'un véhicule* (Journal des lois de 2015, texte 148);
2. Le règlement du ministre des transports, de la construction et de l'économie maritime du 21 mars 2013 *relatif à la réception individuelle CE par type de véhicule* (Journal des lois de 2013, texte 396)

qui a expiré à la date d'entrée en vigueur de la loi *relative aux systèmes de réception des véhicules et de leurs équipements*.

2. La solution recommandée, notamment les outils d'intervention prévus et l'incidence attendue

Au vu de l'abrogation de l'autorisation légale du ministre chargé des transports de déterminer la procédure de réception d'une unité ou d'un véhicule individuel contenue dans la loi susmentionnée – *droit de la circulation routière* et la spécification d'une nouvelle autorisation dans un nouvel acte juridique de rang légal, il est nécessaire d'édicter un nouveau règlement dans le domaine de la réception individuelle des véhicules en vertu de la nouvelle base juridique prévue à l'article 68, paragraphe 1, de la loi *relative aux systèmes de réception des véhicules et de leurs équipements*.

Le projet de règlement *relatif à la réception individuelle de véhicules* couvre les mêmes solutions techniques et procédurales qui sont actuellement couvertes par les règlements susmentionnés du ministre des transports, de la construction et de l'économie maritime *relatifs à la réception individuelle d'un véhicule et à la réception individuelle CE par type de véhicule* et n'introduit pas de nouvelles obligations formelles pour les demandeurs d'une telle réception.

Les solutions juridiques proposées contenues dans le nouveau règlement visent simplement à adapter la base juridique des décisions relatives à la réception individuelle des véhicules, qui sont prévues dans les règlements contraignants du Parlement européen et du Conseil susmentionnés (à la place des directives abrogées 2003/37/CE, 2002/24/CE et 2007/46/CE).

L'analyse effectuée a montré qu'il n'est pas possible d'atteindre l'objectif du projet de règlement par d'autres moyens que l'adoption d'un règlement.

3. Comment ce problème a-t-il été résolu dans d'autres pays, en particulier dans les États membres de l'OCDE et de l'Union?

Les États membres de l'Union modifient leur législation nationale afin d'assurer l'application du droit dérivé de l'Union.

4. Entités concernées par le projet

Groupe	Taille	Source des données	Incidence
Autorité chargée de délivrer la réception – Le directeur de l'inspection technique des transports (TDT – Transportowy Dozór Techniczny);	1	Le TDT	Le TDT emploie actuellement du personnel chargé de prendre des décisions sur la réception d'une unité ou d'un véhicule individuel, possédant une expérience approfondie dans ce domaine. Dans le cadre des réceptions individuelles de véhicules, le personnel détenu doit être suffisant pour remplir les obligations prévues dans le cadre de la présente procédure.
Les constructeurs automobiles, les représentants des constructeurs et les importateurs	Environ 160 entités	Le TDT	Étant donné que les règlements de l'Union indiquent clairement la méthode de réception individuelle et que les dispositions proposées du règlement ne vont pas au-delà des règlements existants de l'Union, mais mettent en œuvre ces règlements, elles n'ont pas d'effets économiques ou administratifs supplémentaires, et elles ne constituent pas

			non plus une restriction au processus de reconnaissance des réceptions individuelles de véhicules délivrées dans d'autres pays de l'Union.
Les propriétaires de véhicules	Aucune donnée	–	comme indiqué ci-dessus

5. Informations sur le champ d'application et la durée des consultations et résumé des résultats de la consultation

Le projet a été soumis pour avis et consultation publique aux entités suivantes:

1. Le Conseil pour le dialogue social (Rada Dialogu Społecznego);
2. L'Alliance nationale polonaise des syndicats (Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych);
3. Le Forum des syndicats (Forum Związków Zawodowych);
4. L'Union des entrepreneurs et des employeurs (Związek Przedsiębiorców i Pracodawców);
5. Le Business centre Club (Club du centre d'affaires);
6. L'Association des professions artisanales polonaises (Związek Rzemiosła Polskiego);
7. La Confédération Lewiatan (Konfederacja Lewiatan);
8. Les Employeurs de Pologne (Pracodawcy RP);
9. Le Porte-parole pour les petites et moyennes entreprises (Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców);
10. L'Organisation de l'union inter-entreprises «solidarité 80» (Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ «Solidarność 80»);
11. La Fédération des entrepreneurs polonais (Federacja Przedsiębiorców Polskich);
12. Le Comité national du syndicat «Solidarité» (Komisja Krajowa NSZZ «Solidarność»);
13. L'Association polonaise de l'industrie automobile (Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego);
14. L'Inspection générale des transports routiers (Główny Inspektorat Transportu Drogowego);
15. La Chambre de commerce polonaise du transport routier et de l'expédition (Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji);
16. L'Association internationale des transporteurs routiers (Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych);
17. La Polish Motor Union (l'Union de l'automobile polonaise) (Polski Związek Motorowy) – Bureau central;
18. La Ligue polonaise de défense (Liga Obrony Kraju);
19. L'Inspection technique des transports (Transportowy Dozór Techniczny);
20. L'Institut des Transports automobiles (Instytut Transportu Samochodowego);
21. L'Association des districts polonais (Związek powiatów Polskich);
22. La Chambre polonaise des centres d'inspection des véhicules (Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów);
23. L'Association nationale polonaise des diagnosticiens automobiles (Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych);
24. L'Association nationale polonaise des chefs de département de la communication (Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji);
25. Le Réseau de recherche de Łukasiewicz – l'Institut industriel de l'automobile (Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji);
26. L'Institut de recherche sur les routes et les ponts (Instytut Badawczy Dróg i Mostów);
27. L'Institut de la technologie et des sciences de la vie – l'Institut national de recherche (Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Państwowy Instytut Badawczy);
- 27a. L'Institut de la technologie et des sciences de la vie – la Branche de Kłudzienko (Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Oddział Kłudzienko);
28. La Chambre de commerce des transports terrestres (Izba Gospodarcza Transportu Lądowego);
29. L'Association polonaise des ingénieurs et techniciens en mécanique (Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich), Varsovie;
30. L'Association nationale des évaluateurs automobiles (Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczników Samochodowych);
31. L'Association des fabricants de pièces automobiles (Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych);
32. L'Association polonaise des ingénieurs et techniciens en mécanique (Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich), Varsovie;

33. L'Institut BOSMAL de recherche et de développement automobiles (Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji, Bosmal);
34. L'Association des distributeurs et producteurs de pièces automobiles (Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych);
35. Le Transport et la logistique en Pologne (Transport i Logistyka Polska);
36. L'Association EXPERTMOT d'experts de la technologie automobile et de la circulation routière (Stowarzyszenie Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego);
37. La Chambre polonaise de l'industrie automobile (Polska Izba Motoryzacji);
38. La Chambre polonaise de commerce des machines et installations agricoles (Polską Izbą Gospodarczą Maszyn i Urządzeń Rolniczych);
39. Dekra Polska;
40. La Direction générale des routes et autoroutes nationales (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad);
41. L'Association de Varsovie des centres d'inspection de véhicules (Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów);
42. L'Association de technologie automobile (Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej);
43. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych Sp. z o.o.;
44. Badawcze Pojazdów CeBaPoj Sp. z o.o.;
45. SYLKOM Sp. z o.o.;
46. OINBAS Ośrodek Innowacyjno-Naukowo-Badawczy Sp. z o.o.;
47. Laboratorium Badań Pojazdów Sp. z o.o.;
48. Cartest Sp. z o.o.;
49. L'université de technologie de Kielce – le Laboratoire de génie électrique des véhicules et le laboratoire de technologie lumineuse, dont le siège est à Kielce (Politechnika Świętokrzyska – Laboratorium Elektrotechniki Pojazdowej oraz Laboratorium Techniki Świetlnej, z siedzibą w Kielcach);
50. Politechnika Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Przemysłu Oponiarskiego «STOMIL» Sp. z o.o.;
51. Le réseau de recherche de Łukasiewicz (Sieć Badawcza Łukasiewicz); L'Institut des véhicules ferroviaires «TABOR» (Instytut Pojazdów Szynowych Tabor);
52. AUTO LAND R.T; Zduniewicz Spółka Jawna – le Laboratoire de recherche sur le verre (Zduniewicz Spółka Jawna – Laboratorium Badań Szkła);
53. La Coalition autogaz – l'Association des employeurs (Koalicja na Rzecz Autogazu – Związek Pracodawców);
54. L'Organisation polonaise du gaz liquide – l'Association des employeurs (Polska Organizacja Gazu Płynnego – Związek Pracodawców);
55. L'Agence d'assurance «Wenecja» Ewa Gawlik (Agencja Ubezpieczeniowa «Wenecja» Ewa Gawlik);
56. Centrum Techniki Okrętowej S.A.;
57. TÜV Rheinland Polska Sp. z o.o.;
58. L'Union polonaise de la formation (Polski Związek Szkoleniowy);
59. L'Union des employeurs des transports routiers (Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego);
60. L'Association des employeurs de l'automobile (Związek Pracodawców Motoryzacji);
61. L'Association des employeurs de l'automobile et des articles industriels (Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych);
62. L'Association des employeurs de l'industrie automobile (Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej);
63. L'Union des concessionnaires automobiles (Związek Dealerów Samochodów).

Dans le cadre de l'avis et de la consultation publique, le projet de règlement a été envoyé aux entités susmentionnées et publié dans le bulletin d'information du public sur la page thématique du Centre de législation gouvernementale sur le site internet du processus de législation gouvernementale.

La durée limite pour soumettre des observations était de 14 ou 30 jours, respectivement. Les commentaires formulés au cours de l'avis et de la consultation publique ont été examinés dans le rapport.

6. Incidence sur le secteur des finances publiques

	Incidence sur 10 ans à partir de la mise en œuvre des modifications (en millions de PLN)
--	--

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total (de 0 à 10)
Total des recettes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budget de l'État	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
collectivités locales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Le TDT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total des dépenses	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Budget de l'État	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
collectivités locales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Le TDT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Solde total	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budget de l'État	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
collectivités locales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Le TDT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Sources de financement	
Les informations complémentaires, incluant l'identification des sources de données et des hypothèses retenues lors du calcul	<p>Aucune incidence sur le secteur des finances publiques.</p> <p>Le projet de règlement n'impose pas de nouvelles obligations allant au-delà de celles prévues par la loi <i>relative aux systèmes de réception des véhicules et leurs équipements</i> et ne réglemente pas les questions de péage, mais ne met en œuvre que les solutions juridiques spécifiées dans la présente loi conformément à sa délégation dans le domaine de la procédure de réception individuelle des véhicules.</p> <p>Les taux de redevance pour la procédure de réception individuelle d'un véhicule (pour la délivrance d'un certificat de réception individuelle Union/national ou de la reconnaissance d'un certificat national de réception individuelle de véhicules délivré par un État membre de l'Union européenne autre que la République de Pologne) sont réglementés au niveau de la loi susmentionnée et non au niveau du règlement proposé, de sorte que les effets de ces redevances ont été évalués dans l'IAS pour cette loi.</p>

7. Incidence sur la compétitivité de l'économie et de l'esprit d'entreprise, notamment sur le fonctionnement des entrepreneurs et sur la famille, les citoyens et les ménages, les personnes handicapées et les personnes âgées.

Effets							
Durée en années à partir de l'entrée en vigueur des modifications	0	1	2	3	5	10	Total (de 0 à 10)

Sur le plan financier (en millions de PLN, prix fixes pour l'année.....)	grandes entreprises	0	0	0	0	0	0	0
	Micro, petites et moyennes entreprises	0	0	0	0	0	0	0
	Familles, citoyens, ménages, personnes handicapées et personnes âgées	0	0	0	0	0	0	0
Sur le plan non financier	grandes entreprises	Le projet de règlement établit des modèles uniformes de documents à utiliser par les demandeurs (fabricant, représentant du fabricant, importateur de véhicules) qui ont besoin d'obtenir un certificat de réception individuelle de véhicules: <ul style="list-style-type: none"> • les modèles de demande de certificat de réception individuelle de l'Union ou national, • un modèle de déclaration contenant les données du véhicule et les informations nécessaires à l'immatriculation et à l'enregistrement du véhicule. 						
	micro-entreprises, petites et moyennes entreprises							
	Famille, citoyens et ménages, personnes handicapées et personnes âgées							
Non mesurable	grandes entreprises	comme indiqué ci-dessus						
	micro-entreprises, petites et moyennes entreprises							
Les informations complémentaires, incluant l'identification des sources de données et des hypothèses retenues lors du calcul	<p>Le projet de règlement n'impose pas de nouvelles obligations allant au-delà de celles prévues par la loi relative aux systèmes de réception des véhicules et de leurs équipements et ne réglemente pas les questions de tarification dans le domaine de la procédure de réception individuelle des véhicules.</p> <p>Les taux de redevance pour la procédure de réception individuelle d'un véhicule (pour la délivrance d'un certificat de réception individuelle de véhicules de l'Union/national de véhicules ou pour la reconnaissance d'un certificat national de réception individuelle de véhicules délivré par un État membre autre que la République de Pologne) sont réglementés au niveau de la loi susmentionnée et non au niveau du règlement proposé. Par conséquent, les effets de ces redevances ont été évalués dans le cadre de l'IAS pour cette loi.</p>							
8. Modification des charges réglementaires (y compris des obligations d'information) résultant du projet								
<input type="checkbox"/> non applicable								

Les charges sont en dehors de celles strictement exigées par l'Union européenne (voir le tableau de compatibilité inverse pour plus de détails).	<input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> non applicable
<input type="checkbox"/> réduction du nombre de documents <input type="checkbox"/> réduction du nombre de procédures <input type="checkbox"/> raccourcissement du délai de règlement de l'affaire autres:	<input type="checkbox"/> augmentation du nombre de documents; <input type="checkbox"/> augmentation du nombre de procédures; <input type="checkbox"/> prolongation du délai de règlement de l'affaire. autres:
Les charges mises en place sont adaptées au traitement numérique.	<input checked="" type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> non applicable

9. Incidence sur le marché du travail

Aucune incidence sur le marché du travail.

10. Incidence sur d'autres aspects

<input checked="" type="checkbox"/> environnement <input type="checkbox"/> situation et développement régionaux <input type="checkbox"/> tribunaux communs, administratifs ou militaires	<input type="checkbox"/> démographie <input type="checkbox"/> propriété de l'État <input checked="" type="checkbox"/> autre: sécurité	<input type="checkbox"/> informatisation <input checked="" type="checkbox"/> santé
--	---	---

Description de l'incidence	Le règlement fixe le champ d'application des conditions ou exigences techniques applicables à la procédure nationale de réception individuelle de véhicules, en tenant compte des exigences alternatives équivalentes et compte tenu de la nécessité d'assurer un niveau approprié de sécurité et de protection de la santé et de l'environnement.
----------------------------	--

11. Mise en œuvre prévue des dispositions de la loi

Le règlement entre en vigueur le jour suivant la date de publication.

12. Comment et quand l'incidence du projet de règlement est-elle évaluée, et quelles mesures sont appliquées?

Étant donné que le projet de règlement met en œuvre les dispositions de la loi afin d'assurer la cohérence du droit national avec le droit de l'Union, aucune évaluation n'est attendue.

13. Annexes (documents sources importants, recherches, analyses, etc.)

Néant

RÉCEPTION ACCÉLÉRÉE – JUSTIFICATION DE LA DEMANDE

L'application de la procédure accélérée en relation avec l'acte juridique présenté est justifiée par la nécessité de garantir la sécurité routière, la protection de l'environnement, l'intérêt public légitime et la cohérence du système polonais dans le domaine des procédures de réception, y compris des procédures équivalentes à la réception individuelle de véhicules, afin de permettre aux entrepreneurs – constructeurs de véhicules neufs des catégories T, C, R, S, M, N, O et L – de les mettre sur le marché, non seulement sur le plan national, mais également en Ukraine, compte tenu de la forte demande adressée aux constructeurs polonais de fournir des véhicules qui seront utilisés dans le cadre de la défense de l'Ukraine contre l'agression de la Russie.

L'acte juridique proposé est l'un des six projets de règlement garantissant le bon fonctionnement du système de réception sur le territoire de l'État polonais.

Le présent projet de règlement relatif à la réception individuelle de véhicules met en œuvre la délégation prévue à l'article 68, paragraphe 1, de la loi du 14 avril 2023 relative aux systèmes de réception des véhicules et de leurs équipements (Journal des lois, texte 919), c'est-à-dire l'acte nouvellement adopté dans la législation polonaise, qui vise à aligner les règlements de la République de Pologne sur les règlements de l'Union européenne (UE) et des Nations unies (ONU) dans le cadre de trois règlements de l'Union: 167/2013, 168/2013, 2018/858 et des règlements de l'ONU.

Le projet de règlement énonce:

- 1) le champ d'application des conditions ou exigences techniques applicables à la procédure nationale de réception individuelle de véhicules, en tenant compte d'autres exigences équivalentes, du champ d'application et des modalités d'exécution des essais prouvant la conformité aux conditions ou exigences techniques pertinentes afin d'obtenir une réception individuelle nationale de véhicules;
- 2) les modèles de documents relatifs aux procédures nationales et de l'Union européenne pour la réception individuelle de véhicules;
- 3) le modèle de déclaration contenant les données du véhicule et les informations nécessaires; l'immatriculation et l'enregistrement du véhicule;
- 4) les activités détaillées du directeur de l'inspection technique des transports et; les services techniques dans le cadre de la procédure de réception individuelle de véhicules.

Lors de l'élaboration du règlement, le rédacteur a tenu compte de:

- 1) la nécessité d'assurer un niveau adéquat de sécurité, de protection de la santé et de l'environnement;
- 2) la nécessité d'assurer la protection des documents contre la falsification ou la modification;
- 3) la nécessité d'harmoniser les modèles de documents relatifs aux procédures et déclarations de réception individuelle de véhicules de l'Union et des États membres dans le cadre de l'immatriculation et de l'enregistrement des véhicules, ainsi que la nécessité d'en garantir le fonctionnement;

- 4) la nécessité d'assurer l'exécution efficace et efficiente des tâches liées à la réception individuelle de véhicules.

En Pologne, la fonction de l'autorité compétente en matière de réception qui exécute toutes les tâches liées aux procédures de réception est assurée par le directeur de l'inspection technique des transports (TDT). L'autorité doit disposer d'un ensemble d'outils nécessaires pour mener à bien des procédures de réception ou des procédures équivalentes aux réceptions individuelles de véhicules afin d'assurer la sécurité routière et la protection de l'environnement, qui constituent un intérêt public légitime, assurant ainsi la cohérence du système national dans le domaine de la mise en circulation des véhicules neufs.

Le nouveau type de véhicule, le type d'équipement ou la pièce à mettre sur le marché sur le territoire de la République de Pologne doit être conforme aux exigences techniques applicables à la catégorie de véhicules spécifiée dans les règlements de l'Union européenne et de l'ONU concernant leur réception ou dans les réglementations nationales.

Cela est confirmé par l'obtention de la fiche de réception complète du véhicule (Union, ONU, national). Les règlements de l'Union permettent également, dans certains cas, aux États membres d'établir des procédures nationales pour l'octroi de réceptions individuelles de véhicules par l'autorité compétente en matière de réception concernée.

Le projet de règlement établit des exigences techniques pour la procédure nationale de réception individuelle de véhicules des catégories M, N, O, T, C, R, S et L, qui sont fondées sur les règlements de l'Union et des Nations unies, en appliquant également des exigences alternatives équivalentes résultant, entre autres, des conditions techniques nationales, en supposant que les exigences adoptées garantissent un niveau adéquat de sécurité et de protection de la santé et de l'environnement.

Grâce à l'application des exigences techniques nationales prévues par le règlement, les procédures administratives et organisationnelles et les règles de fonctionnement de l'autorité polonaise compétente pour la réception et les services techniques effectuant des essais aux fins de l'obtention de la réception individuelle de véhicules, les constructeurs et leurs représentants, importateurs ou propriétaires de véhicules des catégories T, C, R, S, M, N, O et L peuvent obtenir un certificat national de réception individuelle, permettant ainsi la mise en circulation d'un nouveau véhicule non couvert par la réception par type mais satisfaisant à un niveau approprié de sécurité et de protection de l'environnement.

La procédure et le champ d'application des exigences figurant dans le projet permettent également la mise en circulation de véhicules neufs qui, bien que couverts par une fiche de réception par type d'un véhicule complet, ont subi d'importantes modifications structurelles avant leur première immatriculation, ce qui a influé sur une modification des conditions constituant la base de la délivrance de ces certificats. Cela est crucial dans le contexte de leur circulation sur la route. Par exemple, les poids lourds destinés au transport de bouteilles de GPL pour les résidents de l'Ukraine afin de garantir un niveau de vie minimum.

L'élaboration urgente du présent projet de règlement est très importante dans le contexte d'un grand nombre de demandes de certificats nationaux de réception individuelle de véhicules, actuellement soumises à l'autorité polonaise en matière de réception:

- 1) concernant la création de véhicules incomplets en équipements militaires, par exemple des lance-roquettes,

- 2) pour les véhicules sanitaires et les véhicules adaptés pour le transport de marchandises dangereuses franchissant la frontière de l'Union avec l'Ukraine,
- 3) pour les véhicules agricoles adaptés au travail en temps de guerre,
- 4) concernant les remorques de la catégorie O destinées au transport des

victimes de la guerre, ce qui est particulièrement important et urgent dans la situation actuelle de l'attaque de la Russie contre l'Ukraine.

Il est d'une importance capitale d'adopter le présent règlement dès que possible, car il permet à l'autorité compétente en matière de réception, c'est-à-dire au directeur du TDT, de délivrer des certificats nationaux de réception individuelle pour les véhicules fabriqués pour être utilisés sur le territoire de l'État ukrainien, dans le cadre des activités de guerre en cours contre l'attaque de la Russie, tout en assurant un niveau de sécurité adéquat pour ces véhicules, y compris dans la circulation routière, et pour les autres usagers de cette circulation (piétons). Parallèlement, il convient de noter qu'il n'était pas possible de prévoir les circonstances liées à une demande aussi élevée pour la fourniture de tels véhicules sur le territoire de l'Ukraine adressée aux fabricants polonais.

Le projet d'acte juridique présenté ne restreint pas la libre circulation des marchandises à l'intérieur de l'Union européenne et ne crée pas non plus d'obstacles supplémentaires à caractère commercial. La transparence des règles à cet égard peut inciter les entités qui mettent des véhicules sur le marché, tant pour celles qui exercent actuellement de telles activités, à les étendre, que pour les nouveaux entrants à commencer leurs activités dans le domaine de ces services.

Nonobstant ce qui précède, nous tenons à vous informer que, dans le cadre de la notification:

- d'un acte juridique relatif à l'électromobilité, sous le numéro 2019/084/DE, l'Allemagne a obtenu l'approbation de la Commission européenne pour une procédure de notification accélérée,
- du règlement relatif à la sécurité routière, sous le numéro 2021/536/PL, la Pologne a obtenu l'approbation de la Commission européenne pour une procédure de notification accélérée.