

<p>Nom du projet Règlement du ministre de l'infrastructure relatif à la réception par type des tramways et trolleybus.</p> <p>Ministère principal et ministères coopérants Ministère des infrastructures</p> <p>Responsable du projet au niveau du ministre, du secrétaire d'État ou du sous-secrétaire d'État Rafał Weber — Secrétaire d'État au ministère des infrastructures</p> <p>Coordonnées du superviseur de projet Olga Tworek — Directrice adjointe du département des transports routiers, olga.tworek@mi.gov.pl, tél. (022) 630 12 40</p>	<p>Date d'élaboration: 23 janvier 2023</p> <p>Source:</p> <ol style="list-style-type: none"> Article 55, paragraphe 1, de la loi du 14 avril 2023 relative aux systèmes de réception des véhicules et de leurs équipements (Journal officiel, point 919) Règlement (UE) 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). <p>Numéro sur la liste des travaux législatifs du ministre des infrastructures: 297.</p>
--	--

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

1. Quelle est la question abordée?

L'émission d'un nouveau règlement relatif à la réception par type des tramways et trolleybus est dictée par le fait que les dispositions actuelles relatives à la réception par type des tramways et trolleybus contenues dans la loi du 20 juin 1997 — loi sur la circulation routière (Journal officiel de 2023, point 1047, telle que modifiée), et toutes les questions de réception sont régies par un tout nouvel acte juridique — la loi proposée sur les systèmes de réception des véhicules et leurs équipements. Le projet de règlement en question constitue ainsi la mise en œuvre des dispositions de l'article 55 de la proposition de loi relative aux systèmes de réception des véhicules et de leurs équipements, qui est une obligation légale incombant au ministre chargé des transports, consistant à préciser la procédure de la réception par type des tramways et trolleybus.

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

Compte tenu de l'abrogation de l'autorisation légale du ministre compétent pour le transport de déterminer la réception par type des tramways et trolleybus figurant dans la loi sur la circulation routière susmentionnée et de la détermination par le législateur d'une nouvelle base juridique dans un nouvel acte juridique de statut juridique, un nouveau règlement doit être adopté sur la base de cette nouvelle base juridique (article 55, paragraphe 1, de la loi du 14 avril 2023 relative aux systèmes de réception des véhicules et de leurs équipements). Le nouveau règlement relatif à la réception par type des tramways et trolleybus couvre les mêmes solutions législatives qui sont actuellement couvertes par le règlement du ministère des transports, de la construction et de l'économie maritime du 28 mai 2013 relatif à la réception par type des tramways et trolleybus (Journal officiel n° U. de 2015, point 38) et n'introduisent pas de nouvelles obligations formelles pour les demandeurs d'une telle désignation.

Les solutions juridiques proposées contenues dans le nouveau règlement ne nécessitent pas d'interventions supplémentaires et visent uniquement à adapter la base juridique des services techniques désignés, qui sont les règlements existants du Parlement européen et du Conseil (à la place des directives abrogées).

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 européenne?

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

4. Entités concernées par le projet			
Groupe	Taille	Source des données	Incidence
Autorité chargée de délivrer la réception — Directeur de l'inspection technique des transports (TDT)	1	TDT	L'inspection technique des transports (TDT) emploie actuellement du personnel impliqué dans les procédures de réception des tramways et trolleybus ayant une expérience professionnelle dans ce domaine. Dans le cadre de cette procédure, le personnel à sa disposition est suffisant pour remplir les fonctions envisagées.
Constructeurs de véhicules	Environ 160 opérateurs	TDT	Le projet de règlement n'introduit pas de nouvelles solutions procédurales et ne prévoit pas une augmentation des prix des véhicules et de leurs équipements en raison de la législation proposée, étant donné que ces dispositions sont conformes aux règles applicables. Le règlement (UE) 2018/858 n'a pas d'incidence fondamentale sur la compétitivité, étant donné que les opérateurs de réception par type de tous les États membres sont tenus de veiller à l'application de ces actes. En outre, le présent règlement permettra d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur de l'UE, notamment en réduisant les obstacles au commerce intracommunautaires et extérieur, car la procédure proposée ne peut être que de nature nationale et sera ainsi mise en œuvre sur la base de l'acte proposé sur les systèmes de réception des véhicules et de leurs équipements et du règlement relatif à la réception par type des tramways et trolleybus.
Constructeurs d'équipements et de pièces de véhicules	Environ 200 opérateurs	TDT	Voir ci-dessus

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

Dans le cadre du processus législatif du gouvernement, le projet sera soumis à la consultation publique des acteurs suivants:

1. Conseil pour le dialogue social (Rada Dialogu Społecznego);
2. Alliance des syndicats de Pologne (Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych);
3. Forum des syndicats (Forum Związków Zawodowych);
4. Union des entrepreneurs et des employeurs (Związkowi Przedsiębiorców i Pracodawców);
5. Business Centre Club;
6. Association polonaise de l'artisanat (Związek Rzemiosła Polskiego);
7. Confédération polonaise Lewiatan (Konfederacja Lewiatan);
8. Employeurs de Pologne (Pracodawcy RP);
9. Médiateur des petites et moyennes entreprises (Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców);
10. Organisation de l'Union entre entreprises «solidarité 80» (Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ «Solidarność 80»);
11. Fédération des entrepreneurs polonais (Federacja Przedsiębiorców Polskich);
12. Comité national du syndicat «Solidarité» (Komisja Krajowa NSZZ "Solidarność");
13. Association polonaise de l'industrie automobile (Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego);
14. Inspection générale des transports routiers (Główny Inspektorat Transportu Drogowego);
15. Chambre de commerce polonaise du transport et de l'acheminement routiers (Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji);
16. Association internationale des transporteurs routiers (Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych);
17. Union de l'automobile polonaise (Polski Związek Motorowy) — Bureau central;

18. Ligue polonaise de défense (Liga Obrony Kraju);
19. Inspection technique des transports (Transportowy Dozór Techniczny);
20. Institut des Transports automobiles (Instytut Transportu Samochodowego);
21. Association des comtés polonais (Związek powiatów Polskich);
22. Chambre polonaise des centres d'inspection des véhicules (Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów);
23. Association des diagnostiqueurs automobiles de toute la Pologne (Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych);
24. Association des chefs de département de la communication de toute la Pologne (Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji);
25. Réseau de recherche de Łukasiewicz — Institut industriel de l'automobile (Sieć Badawcza Łukasiewicz — Przemysłowy Instytut Motoryzacji);
26. Institut de recherche sur les routes et les ponts (Instytut Badawczy Dróg i Mostów);
27. Institut de la technologie et des sciences de la vie — Institut national de recherche (Instytut Technologiczno-Przyrodniczy — Państwowy Instytut Badawczy);
- 27 bis. Institut de la technologie et des sciences de la vie — Branche de Kłudzienko (Instytut Technologiczno-Przyrodniczy — Oddział Kłudzienko);
28. Chambre de commerce des transports terrestres (Izba Gospodarcza Transportu Lądowego);
29. Association des ingénieurs et techniciens en mécanique polonais (Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich), Varsovie;
30. Association nationale des évaluateurs automobiles (Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych);
31. Association des fabricants de pièces automobiles (Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych);
32. Association des ingénieurs et techniciens en mécanique polonais (Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich), Varsovie;
33. Institut BOSMAL de recherche et développement automobile (Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji, Bosmal);
34. Association des distributeurs et producteurs de pièces automobiles (Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych);
35. Transport et logistique Pologne (Transport i Logistyka Polska);
36. Association EXPERTMOT d'experts de la technologie automobile et de la circulation routière (Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego);
37. Chambre polonaise de l'industrie automobile (Polska Izba Motoryzacji);
38. Chambre polonaise de commerce des machines et installations agricoles (Polską Izbą Gospodarczą Maszyn i Urządzeń Rolniczych);
39. DEKRA Polska;
40. Direction générale des routes et autoroutes nationales (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad);
41. Association de Varsovie des centres d'inspection de véhicules (Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów);
42. 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. Université de technologie de Kielce — Laboratoire de génie électrique des véhicules et laboratoire de technologie lumineuse, dont le siège est à Kielce (Politechnika Świętokrzyska — Laboratorium Elektrotechniki Pojazdowej oraz Laboratorium Techniki Światłowej, z siedzibą w Kielcach);
50. Politechnika Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Przemysłu Oponiarskiego «STOMIL» Sp. z o.o.;
51. Réseau de recherche de Łukasiewicz: (Sieć Badawcza Łukasiewicz); Institut des véhicules ferroviaires «TABOR» (Instytut Pojazdów Szynowych Tabor);
52. AUTO LAND R.T.; Zduniewicz Spółka Jawna — Laboratoire de recherche sur le verre (Zduniewicz Spółka Jawna — Laboratorium Badań Szkła);
53. Coalition Autogas — Association des employeurs (Koalicja na Rzecz Autogazu — Związek Pracodawców);
54. Organisation polonaise du gaz liquide — Association des employeurs (Polska Organizacja Gazu Płynnego — Związek Pracodawców);

55. 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. Syndicat polonais de la formation (Polski Związek Szkoleniowy);
 59. Union des employeurs des transports routiers (Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego);
 60. Association des employeurs de l'automobile (Związek Pracodawców Motoryzacji);
 61. Association des employeurs d'articles automobiles et industriels (Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych);
 62. Association des employeurs de l'industrie automobile (Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej);
 63. Union des concessionnaires automobiles (Związek Dealerów Samochodów).

Le délai de soumission des observations est de 30 jours.

Conformément à l'article 5 de la loi du 7 juillet 2005 sur les activités de lobbying dans le processus législatif (Journal officiel de 2017, point 248), le projet de règlement a été publié sur le site web du Centre de législation du gouvernement sur la page «Processus législatif du gouvernement».

6. Incidence sur le secteur des finances publiques

(prix fixés pour 2021)	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 (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
unités gouvernementales locales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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
unités gouvernementales locales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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
unités gouvernementales locales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TDT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Sources de financement

Informations complémentaires, incluant l'identification des sources de données et des hypothèses retenues lors du calcul

Dans le cas de calculs portant sur le montant des honoraires pour l'exécution des activités dans le cadre des procédures d'approbation indiquées dans le projet de loi d'approbation, les coûts résultant des heures de travail calculées des employés de TDT dans chacune des procédures, les honoraires couvrent tous les coûts d'exécution des activités, c'est-à-dire les coûts de travail, des équipements et des matériaux nécessaires à l'exécution des activités. Il convient de souligner ici que dans les seuls cas de procédures où il sera nécessaire d'effectuer des inspections sur place, dans les locaux du constructeur ou du service technique, il sera nécessaire de prendre en compte les frais de déplacement réels des représentants du TDT sur le site d'inspection.

Le présent règlement n'a aucune incidence sur la situation juridique actuelle dans le secteur des finances publiques.

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

		Effets						
Durée en années à partir de l'entrée en vigueur des modifications		0	1	2	3	5	10	Total (0 à 10)
En termes monétaires (en millions de PLN, prix fixés pour 2020)	Propriétaires et détenteurs de véhicules (grandes entreprises, 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
En termes non monétaires	grandes entreprises	Le règlement relatif à la réception par type des tramways et trolleybus précisera sans ambiguïté les conditions d'obtention de la réception par type, ce qui aura une incidence positive sur la sécurité des échanges.						
	micro-entreprises, petites et moyennes entreprises	Incidence neutre						
	Famille, citoyens et ménages, personnes handicapées et personnes âgées	Les véhicules réceptionnés conformément au présent règlement garantiront la sécurité et le confort des usagers des transports publics, y compris ceux à mobilité réduite.						
Non mesurable								

Informations complémentaires, incluant l'identification des sources de données et des hypothèses retenues lors du calcul	Le présent règlement n'affecte en rien la compétitivité de l'économie et l'esprit d'entreprise.
--	---

8. Modification des charges réglementaires (y compris des obligations d'information) résultant du projet

<input type="checkbox"/> sans objet	
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"/> sans objet
<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 <input type="checkbox"/> autre:	<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 <input type="checkbox"/> autre:
Les charges mises en place sont adaptées au traitement numérique.	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non <input checked="" type="checkbox"/> sans objet

9. Incidence sur le marché du travail
Effet neutre.

10. Incidence sur d'autres aspects

environnement naturel
 situation et développement
régionaux
 autre:

démographie
 propriétés de l'État

informatisation
 santé

Description de
l'incidence

Le règlement définit le champ d'application des exigences techniques applicable dans la procédure de réception par type des tramways et trolleybus, en vue de garantir un niveau approprié de sécurité, de protection de la santé et de l'environnement.

11. Mise en œuvre prévue des dispositions de la loi

Il est prévu que la législation entre en vigueur le 1er juillet 2023.

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

Étant donné que le projet est de nature explicative et vise à assurer la cohérence du droit national avec le droit de l'Union, aucune évaluation n'est prévue.

13. Annexes (documents de référence importants, études, analyses, etc.)

Aucune.

Approbation accélérée — JUSTIFICATION de la demande

L'application de la procédure accélérée pour 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 national, et donc:

Le projet d'acte juridique présenté est l'un des six projets de règlement garantissant le bon fonctionnement du système de réception sur le territoire de la République de Pologne.

Le présent projet relatif à la réception par type des tramways et trolleybus met en œuvre la délégation prévue à l'article 55, paragraphe 1, de la loi du 14 avril 2023 relative aux systèmes de réception des véhicules et de leurs équipements (Journal officiel, point 919), c'est-à-dire la loi nouvellement adoptée dans la législation polonaise.

Le projet de règlement énonce:

1. le champ d'application des prescriptions techniques applicables à la procédure de réception par type;
2. les activités spécifiques de l'autorité compétente en matière de réception et du service technique dans le cadre de la procédure de réception par type;
3. le champ d'application et la méthode de réalisation des essais de réception par type;
4. les projets de documents relatifs à la réception par type;
5. les conditions et la méthode de sélection d'un tramway ou d'un trolleybus pour les essais de réception;
6. le projet de marque de réception et méthode de numérotation des certificats nationaux de réception par type de tramway ou de trolleybus.

En appliquant les exigences, procédures et documents types susmentionnés, il sera possible d'obtenir un nouveau certificat ou de le modifier.

Lors de l'élaboration du règlement, le rédacteur tient compte de: la nécessité de garantir un niveau adéquat de sécurité, de protection de la santé et de l'environnement, la nécessité de veiller à ce que les documents soient protégés contre la contrefaçon ou la falsification, la nécessité de garantir leur fonctionnalité et la nécessité de veiller à l'exécution efficace et effective des tâches relatives à la réception.

La réception est la procédure de réception par type d'un véhicule, d'équipements ou de pièces par l'autorité compétente en matière de réception. L'obligation d'obtenir un certificat de réception ou un autre document équivalent (par exemple, une autorisation de véhicule de fin de série) ne s'applique qu'aux véhicules, équipements et pièces pour lesquels les prescriptions sont énoncées dans les règlements de l'ONU et les directives de l'UE. En Pologne, la fonction de l'autorité compétente en matière de réception qui exécute toutes les tâches liées aux procédures d'homologation est assurée par le directeur de l'inspection technique des transports (TDT). Le directeur dispose d'un ensemble d'outils nécessaires à l'exécution des procédures de réception. L'exécution de ces procédures est nécessaire pour garantir la sécurité routière, la protection de l'environnement, qui constituent un intérêt public légitime, assurant ainsi la cohérence du système national.

Un nouveau type de véhicule, d'équipements ou de pièces à mettre sur le marché sur le territoire de la République de Pologne satisfait aux prescriptions techniques applicables à la catégorie de

véhicules concernée. Une vérification adéquate du respect des prescriptions techniques pertinentes affecte incontestablement la sécurité des véhicules impliqués dans la circulation routière.

En outre, il convient de noter que les véhicules réceptionnés en vertu du présent projet de règlement, c'est-à-dire les tramways et les trolleybus, sont des véhicules électriques à émission zéro.

À cet égard, le projet d'acte juridique présenté fait partie de la politique de l'UE dans le cadre du pacte vert pour l'Europe.

Par conséquent, afin d'assurer le plus haut niveau de sécurité possible, tant dans la circulation routière que pour les autres usagers de la route (piétons), il est nécessaire de mettre en œuvre les dispositions du projet d'acte juridique dans les meilleurs délais et de manière appropriée.

En raison de la flambée de la pandémie de COVID-19 en 2020 et de l'agression de la Russie contre l'Ukraine depuis 2022, le nombre d'actions législatives entreprises en Pologne, et donc d'actes juridiques, a considérablement augmenté, rendant impossible l'estimation de la durée de la procédure de la loi contenant la délégation pour publier le projet de règlement soumis.

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.

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.