

Bezeichnung des Entwurfs

Verordnung des Ministers für Infrastruktur über die Einzelgenehmigung von Fahrzeugen

Leitendes Ministerium und kooperierende Ministerien

Ministerium für Infrastruktur

Für den Entwurf verantwortliche Person auf der Ebene eines Ministers, Staatssekretärs oder Unterstaatssekretärs

Rafał Weber – Staatssekretär im Ministerium für Infrastruktur

Kontaktdaten der Beauftragten für den Entwurf

Olga Tworek – stellvertretende Direktorin des Verkehrsministeriums olga.tworek@mi.gov.pl,

Telefon: (022) 630 12 40

Erstellt am: 10. Juli 2023

Quelle:

1. Artikel 68 Absatz 1 des Gesetzes über die Genehmigungssysteme für Fahrzeuge und deren Ausrüstung,
2. Verordnung (EG) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. EU L 60 vom 2.3.2013, S. 1, in der geänderten Fassung).
3. Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. EU L 60 vom 2.3.2013, S. 52, in der geänderten Fassung).
4. Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. EU L 151 vom 14.6.2018, S. 1).

Nummer auf der Liste der gesetzgeberischen Vorhaben des Ministers für Infrastruktur: 293.

GESETZESFOLGENABSCHÄTZUNG**1. Welches Problem wird angesprochen?**

Der Verordnungsentwurf über die Einzelgenehmigung von Fahrzeugen Durchführung der Befugnisübertragung gemäß Artikel 68 Absatz 1 des Gesetzes vom 14. April 2023 über die Genehmigungssysteme für Fahrzeuge und deren Ausrüstung (Gesetzblatt Pos. 919).

Zweck dieses Gesetzes ist es, Fragen im Zusammenhang mit der Genehmigung von Fahrzeugen und deren Ausrüstung und Teilen durch Übertragung aus dem geltenden Gesetz vom 20. Juni 1997 Straßenverkehrsrecht (Gesetzblatt von 2023 Pos. 1047 in der geänderten Fassung) Kapitel „Genehmigung“ und seine Anpassung im neuen Gesetz an die Anforderungen der internationalen Vorschriften der Europäischen Union (EU) und der Vereinten Nationen (VN) zu regeln.

Die Annahme des Verordnungsvorschlags ergibt sich daher aus der Aufhebung der Bestimmungen des Straßenverkehrsrechts und die Einführung einer neuen Befugnisübertragung, die sich aus dem Gesetz über die Genehmigungssysteme für Fahrzeuge und deren Ausrüstung ergibt. Diese Fragen wurden auf der Grundlage der in Artikel 70zs Absatz 1 Nummer 1 und 2 bzw. Artikel 70zx Absatz 1 Nummer 1 des Straßenverkehrsrechts enthaltenen Befugnisübertragung geregelt.

Auf der Grundlage dieser Befugnisübertragungen wurden folgende Akte erlassen:

1. Verordnung des Ministers für Verkehr, Bau und maritime Wirtschaft vom 26. März 2013 *über die Einzelgenehmigung von Fahrzeugen* (Gesetzblatt 2015 Pos. 148) und
2. Verordnung des Ministers für Verkehr, Bau und maritime Wirtschaft vom 21. März 2013 *über die EG-Fahrzeug-Einzelgenehmigung* (Gesetzblatt von 2013 Pos. 396),

die am Tag des Inkrafttretens des Gesetzes *über die Genehmigungssysteme für Fahrzeuge und deren Ausrüstung* abgelaufen sind.

2. Die empfohlene Lösung, einschließlich der geplanten Interventionsinstrumente und der erwarteten Auswirkungen

Im Hinblick auf die Aufhebung der gesetzlichen Befugnis des für den Transport zuständigen Ministers, das Verfahren für die Genehmigung von Einzelfahrzeugen festzulegen, im oben genannten *Straßenverkehrsrecht* und die Festlegung einer neuen Befugnis in einem neuen Rechtsakt mit gesetzlichem Rang ist es erforderlich, eine neue Regelung im Bereich der Fahrzeug-Einzelgenehmigung auf der Grundlage der neuen Rechtsgrundlage in Artikel 68 Absatz 1 des Gesetzes *über die Genehmigungssysteme für Fahrzeuge und deren Ausrüstung* zu erlassen.

Der Verordnungsentwurf *über die Einzelgenehmigung von Fahrzeugen* deckt dieselben technischen und verfahrenstechnischen Lösungen ab, die derzeit unter die genannten Verordnungen des Ministers für Verkehr, Bau und Meereswirtschaft *über die Einzelgenehmigung von Fahrzeugen* und *über die EG-Fahrzeug-Einzelgenehmigung* fallen, und führt keine neuen förmlichen Verpflichtungen für Antragsteller ein, die eine solche Genehmigung beantragen.

Die in der neuen Verordnung enthaltenen vorgeschlagenen rechtlichen Lösungen zielen lediglich darauf ab, die Rechtsgrundlage für Entscheidungen über die Einzelgenehmigung von Fahrzeugen anzupassen, die in den oben genannten verbindlichen Verordnungen des Europäischen Parlaments und des Rates (an Stelle der aufgehobenen Richtlinien 2003/37/EG, 2002/24/EG, 2007/46/EG) vorgesehen sind.

Die durchgeführte Analyse hat gezeigt, dass es nicht möglich ist, das Ziel des Verordnungsentwurfs mit anderen Mitteln als dem Erlassen einer Verordnung zu erreichen.

3. Wie wurde dieses Problem in anderen Ländern, insbesondere in den Mitgliedstaaten der OECD/EU, gelöst?

Die EU-Mitgliedstaaten nehmen Änderungen an ihren nationalen Rechtsvorschriften vor, um die Anwendung des sekundären EU-Rechts sicherzustellen.

4. Vom Entwurf betroffene Interessenträger

Gruppe	Größe	Datenquelle	Auswirkung
Genehmigungserteilende Behörde – Direktor der Verkehrstechnischen Inspektion [TDT – Transportowy Dozór Techniczny];	1	TDT	Die TDT beschäftigt derzeit Mitarbeiter, die an der Entscheidung über die Genehmigung eines einzelnen Fahrzeugs mit fundierter Erfahrung in diesem Bereich beteiligt sind. Im Rahmen der Fahrzeug-Einzelgenehmigung muss das Personal ausreichen, um die im Rahmen dieses Verfahrens erwarteten Verpflichtungen zu erfüllen.
Fahrzeughersteller, Herstellervertreter, Importeure	Rund 160 Akteure	TDT	Da die EU-Verordnungen eindeutig die Methodik der Einzelgenehmigung angeben und die vorgeschlagenen Bestimmungen der Verordnung nicht über die bestehenden EU-Vorschriften hinausgehen, sondern diese Vorschriften umsetzen, haben sie keine zusätzlichen wirtschaftlichen oder administrativen Auswirkungen und stellen auch keine Einschränkung des Verfahrens der Anerkennung von Fahrzeug-Einzelgenehmigungen dar, die in anderen EU-Ländern erteilt wurden.

Fahrzeugbesitzer

Keine
Angaben

–

wie oben

5. Informationen über Umfang und Dauer der Konsultationen und Zusammenfassung der Konsultationsergebnisse

Das Projekt wurde zur Stellungnahme und öffentlichen Konsultation mit folgenden Stellen eingereicht:

1. Rat für den sozialen Dialog (Rada Dialogu Społecznego);
2. Allpolnischer Gewerkschaftsverband (Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych);
3. Forum der Gewerkschaften (Forum Związków Zawodowych);
4. Verband der Unternehmer und Arbeitgeber (Związek Przedsiębiorców i Pracodawców);
5. Business Centre Club;
6. Polnischer Handwerksverband (Związek Rzemiosła Polskiego);
7. Konföderation Lewiatan (Konfederacja Lewiatan);
8. Arbeitgeber in Polen (Pracodawcy RP);
9. Sprecher der kleinen und mittleren Unternehmen [Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców];
10. Überbetriebliche Gewerkschaftsorganisation „Solidarität 80“ (Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „Solidarność 80“);
11. Vereinigung polnischer Unternehmer (Federacja Przedsiębiorców Polskich);
12. Nationalkomitee der Gewerkschaft „Solidarität“ (Komisja Krajowa NSZZ „Solidarność“);
13. Polnischer Verband der Automobilindustrie (Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego);
14. Generalinspektion für den Straßenverkehr (Główny Inspektorat Transportu Drogowego);
15. Polnische Handelskammer für Straßentransport und Speditionswesen (Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji);
16. Verband der internationaler Straßentransportunternehmen (Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych);
17. Polnischer Automobilverband (Polski Związek Motorowy) — Zentralvorstand
18. Polnische Verteidigungsliga (Liga Obrony Kraju);
19. Technische Verkehrsinspektion (Transportowy Dozór Techniczny);
20. Institut für Kraftverkehr (Instytut Transportu Samochodowego);
21. Verband der polnischen Landkreise (Związek Powiatów Polskich);
22. Polnische Kammer der Fahrzeuginspektionsstationen (Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów);
23. Gesamtpolnischer Verband für Automobiliagnostiker (Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych);
24. Gesamtpolnischer Verband der Leiter der Verkehrsabteilungen (Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji);
25. Forschungsnetzwerk Łukasiewicz – Institut der Automobilindustrie (Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji)
26. Institut für Straßen- und Brückenforschung (Instytut Badawczy Dróg i Mostów);
27. Institut für Technologie und Biowissenschaften — Nationales Forschungsinstitut (Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Państwowy Instytut Badawczy);
- 27a. Institut für Technologie und Biowissenschaften – Zweigstelle Kłudzienko (Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Oddział Kłudzienko)
28. Handelskammer für Landverkehr (Izba Gospodarcza Transportu Lądowego);
29. Verband der polnischen Maschinenbauingenieure und Techniker (Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich), Warschau;
30. Nationaler Verband der Automobilgutachter (Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczników Samochodowych);
31. Verband der Automobilteilehersteller (Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych);
32. Verband der polnischen Maschinenbauingenieure und Techniker (Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich), Warschau;
33. BOSMAL Institut für Automobilforschung und -entwicklung (Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji, Bosmal);
34. Verband der Händler und Hersteller von Automobilteilen (Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych);
35. Transport und Logistik Polen (Transport i Logistyka Polska);

36. EXPERTMOT Verband der Sachverständigen für Automobiltechnik und Straßenverkehr (Stowarzyszenie Rzeczników Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EXPERTMOT);
37. Polnische Kammer der Automobilindustrie (Polska Izba Motoryzacji);
38. Polnische Handelskammer für landwirtschaftliche Maschinen und Anlagen (Polska Izba Gospodarcza Maszyn i Urządzeń Rolniczych);
39. Dekra Polska;
40. Generaldirektion für Nationale Straßen und Autobahnen (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad);
41. Warschauer Verband der Fahrzeugprüfstellen (Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów);
42. Verband der Automobiltechnik (Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej);
43. Institut der Baumaschinenindustrie (Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych) Sp. z o.o.;
44. Fahrzeugforschungszentrum (Centrum Badawcze Pojazdów) CeBaPoj Sp. z o.o.;
45. SYLKOM Sp. z o.o.;
46. OINBAS Wissenschaftliches Forschungs- und Innovationszentrum (Ośrodek Innowacyjno-Naukowo-Badawczy) Sp. z o.o.;
47. Fahrzeuguntersuchungslabor (Laboratorium Badań Pojazdów) Sp. z o.o.;
48. Cartest Sp. z o.o.;
49. Technische Universität Kielce – Laboratorium für Fahrzeugelektrotechnik und Laboratorium für Lichttechnik; mit Sitz in Kielce (Politechnika Świętokrzyska – Laboratorium Elektrotechniki Pojazdowej oraz Laboratorium Techniki Świetlnej, z siedzibą w Kielcach)
50. Technische Hochschule Forschungs- und Entwicklungszentrum der Reifenindustrie (Politechnika Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Przemysłu Oponiarskiego) „STOMIL“ Sp. z o.o.;
51. Forschungsnetzwerk Łukasiewicz (Sieć Badawcza Łukasiewicz): „TABOR“ Institut für Schienenfahrzeuge (Instytut Pojazdów Szynowych Tabor);
52. AUTO LAND R.T.; Zduniewicz Spółka Jawna — Glasforschungslabor (Zduniewicz Spółka Jawna – Laboratorium Badań Szkła)
53. Autogas-Koalition — Arbeitgeberverband (Koalicja na Rzecz Autogazu – Związek Pracodawców);
54. Polnische Organisation für Flüssiggas — Arbeitgeberverband (Polska Organizacja Gazu Płynnego – Związek Pracodawców)
55. „WENECJA“ Ewa Gawlik Versicherungsagentur (Agencja Ubezpieczeniowa „WENECJA“ Ewa Gawlik);
56. Zentrum Schiffstechnik (Centrum Techniki Okrętowej) S.A.;
57. TÜV Rheinland Polska Sp. z o.o.;
58. Polnischer Ausbildungsverband (Polski Związek Szkoleniowy);
59. Gesamtpolnische Gewerkschaft der Arbeitgeber von Straßenverkehrsunternehmen (Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego);
60. Verband der Automobil-Arbeitgeber (Związek Pracodawców Motoryzacji);
61. Verband der Arbeitgeber für Automobil- und Industrieartikel (Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych);
62. Verband der Arbeitgeber der Automobilindustrie (Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej);
63. Autohändlerverband (Związek Dealerów Samochodów).

Im Rahmen der Stellungnahme und der öffentlichen Konsultation wurde der Verordnungsentwurf den oben genannten Stellen übermittelt und im Informationsblatt auf der Themenseite des Regierungsgesetzgebungszentrums auf der Website des Regierungszentrums für Gesetzgebung zur Verfügung gestellt.

Die Frist für die Einreichung von Stellungnahmen betrug jeweils 14 bzw. 30 Tage. Die im Rahmen der Stellungnahme abgegebenen Bemerkungen und die öffentliche Konsultation wurden im Bericht erörtert.

6. Auswirkungen auf den öffentlichen Finanzsektor

Auswirkungen im Zeitraum von 10 Jahren nach Umsetzung der Änderungen [Millionen PLN]												
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Gesamt (0–10)	

Einnahmen gesamt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Staatshaushalt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kommunalverwaltungen	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
Ausgaben gesamt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Staatshaushalt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kommunalverwaltungen	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
Saldo insgesamt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Staatshaushalt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kommunalverwaltungen	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

Finanzierungsquellen	
----------------------	--

Zusätzliche Informationen, einschließlich Angabe der Datenquellen und der für die Berechnungen verwendeten Annahmen	<p>Keine Auswirkungen auf den Sektor der öffentlichen Finanzen.</p> <p>Mit dem Verordnungsentwurf werden keine neuen Verpflichtungen auferlegt, die über die im Gesetz <i>über Fahrzeuge und deren Ausrüstungszulassungssysteme</i> festgelegten hinausgehen, und er regelt nicht die Gebührenfragen, sondern setzt nur die im Gesetz festgelegten rechtlichen Lösungen entsprechend der darin enthaltenen Befugnis im Bereich des Verfahrens für die Fahrzeug-Einzelgenehmigung um.</p> <p>Die Gebührensätze für das Fahrzeug-Einzelgenehmigungsverfahren (für die Ausstellung eines EU- oder nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigungsbogens oder für die Anerkennung eines nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigungsbogens, der von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union als der Republik Polen ausgestellt wurde) sind auf der Ebene des Gesetzes und nicht auf der Ebene des Verordnungsvorschlags geregelt, weshalb die Auswirkungen dieser Gebühren in der GFA zum Gesetz bewertet wurden.</p>
---	---

7. Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft und die Unternehmen, u. a. die Tätigkeit der Unternehmer und auf Familie, Bürger und Haushalte, Menschen mit Behinderungen und ältere Menschen.

Auswirkungen							
Zeit in Jahren seit Inkrafttreten der Änderungen	0	1	2	3	5	10	Gesamt (0-10)
In Geldwerten							

(in Millionen PLN, Festpreise für das Jahr	Großunternehmen	0	0	0	0	0	0	0
	Kleinst- und Kleinbetriebe sowie mittlere Unternehmen	0	0	0	0	0	0	0
	Familie, Bürger, Haushalte, Menschen mit Behinderungen und ältere Menschen	0	0	0	0	0	0	0
Nicht monetär ausgedrückt	Großunternehmen	Der Verordnungsentwurf enthält einheitliche Muster für Dokumente, die von Antragstellern (Hersteller, Vertreter des Herstellers, Fahrzeugimporteur) zu verwenden sind, die einen Fahrzeug-Einzelgenehmigungsbogen beantragen: <ul style="list-style-type: none"> • Modelle für Anträge auf Erteilung eines EU- oder nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigungsbogens, • eine Mustererklärung mit Fahrzeugdaten und Informationen, die für die Zulassung und Erfassung des Fahrzeugs erforderlich sind. 						
	Kleinstunternehmen, kleine und mittlere Unternehmen							
	Familie, Bürger und Haushalte, Menschen mit Behinderungen und ältere Menschen							
Nicht messbar	Großunternehmen	wie oben						
	Kleinstunternehmen, kleine und mittlere Unternehmen							
Zusätzliche Informationen, einschließlich Angabe der Datenquellen und der für die Berechnungen verwendeten Annahmen	Der Verordnungsentwurf sieht keine neuen Verpflichtungen vor, die über die im Gesetz über die Genehmigungssysteme für Fahrzeuge und deren Ausrüstungen vorgesehenen hinausgehen, und es werden keine Gebührenfragen im Bereich des Fahrzeug-Einzelgenehmigungsverfahrens geregelt. Die Gebührensätze für das Fahrzeug-Einzelgenehmigungsverfahren (für die Ausstellung eines EU- oder nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigungsbogens oder für die Anerkennung eines nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigungsbogens, der von einem anderen Mitgliedstaat als der Republik Polen ausgestellt wurde) sind auf der Ebene des Gesetzes und nicht auf der Ebene des Verordnungsvorschlags geregelt, weshalb die Auswirkungen dieser Gebühren in der GFA zum Gesetz bewertet wurden.							
8. Änderung des Regelungsaufwands (einschließlich Offenlegungspflichten) durch den Entwurf								
<input type="checkbox"/> nicht zutreffend								

Die Belastungen liegen außerhalb der von der EU ausdrücklich vorgeschriebenen Belastungen (Einzelheiten sind der invertierten Kompatibilitätstabelle zu entnehmen).	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> nicht zutreffend
<input type="checkbox"/> Verringerung der Anzahl von Unterlagen <input type="checkbox"/> Verringerung der Anzahl der Verfahren <input type="checkbox"/> Verkürzung der Zeit zur Erledigung des Falls Sonstiges:	<input type="checkbox"/> Erhöhung der Anzahl der Dokumente <input type="checkbox"/> Erhöhung der Anzahl der Verfahren <input type="checkbox"/> Verlängerung der Zeit zur Erledigung des Falls <input type="checkbox"/> Sonstiges:
Die eingeführten Belastungen sind für die Digitalisierung geeignet.	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> nicht zutreffend

9. Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt

Keine Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt.

10. Auswirkungen auf andere Bereiche

<input checked="" type="checkbox"/> Umwelt <input type="checkbox"/> regionale Stellung und Entwicklung <input type="checkbox"/> ordentliche, Verwaltungs- oder Militärgerichte	<input type="checkbox"/> Demographie <input type="checkbox"/> Staatseigentum <input checked="" type="checkbox"/> Sonstiges: Sicherheit	<input type="checkbox"/> Computerisierung <input checked="" type="checkbox"/> Gesundheit
--	--	---

Erörterung der Auswirkungen	In der Verordnung wird der Anwendungsbereich der technischen Bedingungen bzw. Anforderungen festgelegt, die für das nationale Fahrzeug-Einzelgenehmigungsverfahren gelten, wobei gleichwertige alternative Anforderungen zu berücksichtigen sind und die Notwendigkeit geprüft wird, ein angemessenes Maß an Sicherheit und Schutz der Gesundheit und der Umwelt zu gewährleisten.
-----------------------------	--

11. Geplante Umsetzung der Bestimmungen des Gesetzes

Die Verordnung tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft.

12. Wie und wann werden die Auswirkungen des Verordnungsentwurfs bewertet, und welche Maßnahmen werden ergriffen?

Da der Verordnungsentwurf die Bestimmungen des Gesetzes umsetzt, um die Kohärenz des nationalen Rechts mit dem EU-Recht zu gewährleisten, ist keine Bewertung zu erwarten.

13. Anhänge (wichtige Referenzdokumente, Studien, Analysen usw.)

Keine

DRINGLICHKEITSVERFAHREN — BEGRÜNDUNG DES ANTRAGS

Die Anwendung des beschleunigten Verfahrens in Bezug auf den vorgelegten Rechtsakt ist angesichts der Notwendigkeit gerechtfertigt, die Straßenverkehrssicherheit, den Umweltschutz, das berechnete öffentliche Interesse und die Kohärenz des polnischen Systems im Bereich der Genehmigungsverfahren zu gewährleisten, einschließlich Verfahren, die der Fahrzeug-Einzelgenehmigung gleichwertig sind, damit – nicht nur inländische, sondern auch ukrainische – Unternehmer, die Hersteller von Neufahrzeugen der Klassen T, C, R, S, M, N, O und L sind, diese in Verkehr bringen können, angesichts der hohen Nachfrage bei polnischen Herstellern, Fahrzeuge zu liefern, die im Zusammenhang mit der Verteidigung der Ukraine gegen die Aggression Russlands verwendet werden sollen.

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist einer von sechs Verordnungsentwürfen, die das ordnungsgemäße Funktionieren des Genehmigungssystems im Hoheitsgebiet des polnischen Staates gewährleisten.

Mit diesem Entwurf einer Verordnung über die Einzelgenehmigung von Fahrzeugen wird die Befugnisübertragung gemäß Artikel 68 Absatz 1 des Gesetzes vom 14. April 2023 über die Genehmigungssysteme für Fahrzeuge und ihre Ausrüstung (Gesetzblatt Pos. 919) umgesetzt, d. h. der in der polnischen Gesetzgebung neu angenommene Rechtsakt, mit dem die Vorschriften in der Republik Polen im Zusammenhang mit den drei EU-Verordnungen 167/2013, 168/2013, 2018/858 und den UNECE-Regelungen an die Vorschriften der Europäischen Union (EU) und der Vereinten Nationen (VN) angeglichen werden sollen.

Der Verordnungsentwurf legt Folgendes fest:

- 1) den Umfang der technischen Bedingungen bzw. Anforderungen, die für das nationale Fahrzeug-Einzelgenehmigungsverfahren gelten, unter Berücksichtigung gleichwertiger alternativer Anforderungen, des Umfangs und der Art der Durchführung der Prüfungen zum Nachweis der Einhaltung der einschlägigen technischen Bedingungen bzw. Anforderungen, um eine nationale Fahrzeug-Einzelgenehmigung zu erhalten;
- 2) Musterdokumente zum nationalen und EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigungsverfahren;
- 3) Mustererklärung mit den erforderlichen Fahrzeugdaten und Informationen zur Registrierung und Erfassung des Fahrzeugs;
- 4) detaillierte Tätigkeiten des Direktors der Technischen Verkehrsinspektion und technische Dienstleistungen im Fahrzeug-Einzelgenehmigungsverfahren.

Bei der Ausarbeitung der Verordnung wurden vom Verfasser folgende Punkte berücksichtigt:

- 1) die Notwendigkeit, ein angemessenes Sicherheits-, Gesundheits- und Umweltschutzniveau zu gewährleisten;
- 2) die Notwendigkeit, den Schutz von Dokumenten vor Fälschung oder Veränderung sicherzustellen;
- 3) die Notwendigkeit, die Musterdokumente zu den EU- und nationalen Fahrzeug-Einzelgenehmigungsverfahren und -erklärungen, die im Zusammenhang mit der Zulassung und der Erfassung von Fahrzeugen abgegeben wurden, zu harmonisieren, sowie die Notwendigkeit, ihre Funktionalität sicherzustellen;

- 4) die Notwendigkeit, die effiziente und wirksame Erfüllung der Aufgaben im Bereich der Fahrzeug-Einzelgenehmigung sicherzustellen.

In Polen wird die Funktion der Genehmigungsbehörde, die alle Aufgaben im Zusammenhang mit Genehmigungsverfahren wahrnimmt, vom Direktor der Technischen Verkehrsinspektion wahrgenommen. Er muss über eine Reihe von Instrumenten verfügen, die erforderlich sind, um Genehmigungsverfahren oder Verfahren, die mit der Fahrzeug-Einzelgenehmigung vergleichbar sind, durchzuführen, um die Straßenverkehrssicherheit und den Umweltschutz zu gewährleisten, die ein legitimes öffentliches Interesse darstellen und so die Kohärenz des nationalen Systems im Bereich der Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge gewährleisten.

Der neue Typ eines Fahrzeugs, eines Ausrüstungsgegenstandes oder Teils, das im Hoheitsgebiet der Republik Polen in Verkehr gebracht werden soll, muss den technischen Anforderungen entsprechen, die für die Fahrzeugklasse gelten, die in den EU- und VN-Vorschriften über ihre Genehmigung oder in nationalen Vorschriften festgelegt ist.

Dies wird durch den Erhalt des entsprechenden vollständigen Fahrzeugtypgenehmigungsbogens (EU, VN, national) bestätigt. Die EU-Verordnungen erlauben den Mitgliedstaaten in bestimmten Fällen auch die Möglichkeit, nationale Verfahren für die Erteilung von Fahrzeug-Einzelgenehmigungen durch die betreffende Genehmigungsbehörde festzulegen.

Der Verordnungsentwurf enthält technische Vorschriften für das nationale Verfahren für Einzelfahrzeuggenehmigungen für Fahrzeuge der Klassen M, N, O, T, C, R, S und L, die auf EU- und VN-Vorschriften beruhen und auch gleichwertige alternative Anforderungen anwenden, die sich unter anderem aus nationalen technischen Bedingungen ergeben, vorausgesetzt, dass die verabschiedeten Anforderungen ein angemessenes Sicherheitsniveau sowie den Schutz der Gesundheit und der Umwelt gewährleisten.

Dank der Anwendung der nationalen technischen Anforderungen der Verordnung, der Verwaltungs- und Organisationsverfahren und der Grundsätze für die Tätigkeit der für die Genehmigung zuständigen polnischen Behörde und der die Prüfungen zum Zweck der Erlangung einer Fahrzeug-Einzelgenehmigung durchführenden technischen Dienste, müssen Hersteller und deren Vertreter, Importeure oder Eigentümer von Fahrzeugen der Klassen T, C, R, S, M, N, O und L eine nationale Einzelgenehmigungsbescheinigung für Fahrzeuge der Klassen T, C, R, S, M, N, O und L erhalten, sodass ein neues Fahrzeug, das nicht unter die Typgenehmigung fällt, aber ein angemessenes Sicherheits- und Umweltschutzniveau erfüllt, in den Verkehr gebracht werden kann.

Das Verfahren und der Anwendungsbereich der im Entwurf enthaltenen Anforderungen müssen auch die Einführung neuer Fahrzeuge in den Verkehr ermöglichen, die zwar Gegenstand eines Gesamtfahrzeug-Typgenehmigungsbogens waren, aber vor ihrer ersten Zulassung erheblichen strukturellen Veränderungen unterworfen waren, die eine Änderung der Bedingungen beeinflussten, die die Grundlage für die Ausstellung des Genehmigungsbogens bildeten. Dies ist vor dem Hintergrund ihrer Beförderung auf der Straße von entscheidender Bedeutung, z. B. für schwere Nutzfahrzeuge, die für den Transport von LPG-Zylindern für Bewohner der Ukraine bestimmt sind, um einen Mindestlebensstandard zu gewährleisten.

Der dringliche Erlass dieses Verordnungsentwurfs ist vor dem Hintergrund einer Vielzahl von Anträgen auf nationale Einzelgenehmigungsbescheinigungen, die derzeit bei der polnischen Genehmigungsbehörde eingereicht werden, sehr wichtig:

- 1) im Hinblick auf die Entwicklung unvollständiger Fahrzeuge zu militärischer Ausrüstung, z. B. Raketenwerfern,
- 2) für Sanitärfahrzeuge und Fahrzeuge, die für die Beförderung gefährlicher Güter über die EU-Grenze zur Ukraine angepasst sind,
- 3) für landwirtschaftliche Fahrzeuge, die an die Arbeit unter Kriegsbedingungen angepasst sind,
- 4) in Bezug auf Anhänger der Kategorie O, die für den Transport von

Kriegsopfern bestimmt sind, was in der aktuellen Situation der Aggression

Russlands gegen die Ukraine besonders wichtig und dringend ist.

Es ist von größter Bedeutung, diese Verordnung so bald wie möglich anzunehmen, da sie es der Genehmigungsbehörde, d. h. dem Direktor der Technischen Verkehrsinspektion, ermöglicht, nationale Einzelgenehmigungsbescheinigungen für Fahrzeuge auszustellen, die zur Verwendung im Hoheitsgebiet des ukrainischen Staates im Zusammenhang mit den laufenden Kriegshandlungen gegen die Aggression Russlands hergestellt wurden, wobei gleichzeitig ein angemessenes Sicherheitsniveau für diese Fahrzeuge, auch im Straßenverkehr, und für andere Nutzer dieses Verkehrs (Fußgänger) zu gewährleisten ist. Gleichzeitig sei darauf hingewiesen, dass es nicht möglich war, die Umstände im Zusammenhang mit einer derart hohen Nachfrage nach der Lieferung solcher Fahrzeuge auf dem Gebiet der Ukraine, die an polnische Hersteller gerichtet sind, vorherzusehen.

Der vorgelegte Entwurf eines Rechtsakts schränkt weder den freien Warenverkehr innerhalb der Europäischen Union ein, noch schafft er zusätzliche Handelshemmnisse. Die Transparenz der diesbezüglichen Vorschriften kann einen Anreiz für Unternehmen bieten, die Fahrzeuge in Verkehr bringen, sowohl für diejenigen, die derzeit an solchen Tätigkeiten beteiligt sind, als auch für neue Marktteilnehmer, ihre Tätigkeiten im Bereich solcher Dienstleistungen aufzunehmen.

Ungeachtet der vorstehenden Ausführungen möchten wir Sie darüber informieren, dass im Rahmen der Notifizierung

- eines Rechtsakts zur Elektromobilität unter der Nummer 2019/084/DE Deutschland die Genehmigung der Europäischen Kommission für ein beschleunigtes Notifizierungsverfahren erhalten hat,
- der Verordnung über die Straßenverkehrssicherheit unter der Nummer 2021/536/PL Polen die Genehmigung der Europäischen Kommission für ein beschleunigtes Notifizierungsverfahren erhalten hat.