

Bezeichnung des Entwurfs
Verordnung des Ministers für Infrastruktur über die Genehmigung von Straßenbahnen und Oberleitungsbussen

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

Kontaktinformationen der Beauftragten für den Entwurf
Olga Tworek — Stellvertretende Direktorin der Abteilung Straßenverkehr, olga.tworek@mi.gov.pl, Tel. (022) 630 12 40

Erstellt am: 23 Januar 2023

Quelle:

1. Artikel 55 Absatz 1 des Gesetzes vom 14. April 2023 über die Genehmigungssysteme für Fahrzeuge und deren Ausrüstung (Gesetzblatt, Pos. 919)
2. 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).

Nr. auf der Liste der legislativen Arbeiten des Ministers für Infrastruktur: 297.

GESETZESFOLGENABSCHÄTZUNG

1. Welches Problem wird angesprochen?

Die Einführung einer neuen Verordnung über die Typgenehmigung von Straßenbahnen und Oberleitungsbussen ergibt sich aus der Tatsache, dass die aktuellen Bestimmungen über die Genehmigung von Straßenbahnen und Oberleitungsbussen im Gesetz vom 20. Juni 1997 – Straßenverkehrsgesetz (Gesetzblatt von 2023, Pos. 1047, in der geänderten Fassung), und alle Genehmigungsfragen durch einen völlig neuen Rechtsakt geregelt werden – das vorgeschlagene Gesetz über Fahrzeuggenehmigungssysteme und deren Ausrüstung. Der Entwurf der fraglichen Verordnung stellt somit die Umsetzung der Bestimmungen des Artikels 55 des vorgeschlagenen Rechtsakts über Fahrzeuggenehmigungssysteme und ihre Ausrüstung dar, der eine gesetzliche Verpflichtung des für den Transport zuständigen Ministers darstellt, die darin besteht, das Verfahren für die Typgenehmigung von Straßenbahnen und Oberleitungsbussen festzulegen.

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

Aufgrund der Aufhebung der gesetzlichen Ermächtigung des für den Verkehr zuständigen Ministers zur Bestimmung der Genehmigung von Straßenbahnen und Oberleitungsbussen, die in dem oben genannten Straßenverkehrsgesetz enthalten sind, und der Festlegung einer neuen Rechtsgrundlage durch den Gesetzgeber in einem neuen Rechtsakt mit Rechtsstatus ist auf der Grundlage dieser neuen Rechtsgrundlage eine neue Verordnung zu erlassen (Artikel 55 Absatz 1 des Gesetzes vom 14. April 2023 über Fahrzeuggenehmigungssysteme und deren Ausrüstung). Die neue Verordnung über die Typgenehmigung von Straßenbahnen und Oberleitungsbussen deckt die gleichen rechtlichen Lösungen ab, die derzeit unter die Verordnung des Ministeriums für Verkehr, Bau und Seewirtschaft vom 28. Mai 2013 über die Typgenehmigung von Straßenbahnen und Oberleitungsbussen (Gesetzblatt Nr. U von 2015 Pos. 38) fallen und keine neuen formalen Verpflichtungen für Antragsteller einer solchen Bezeichnung einführen.

Die vorgeschlagenen rechtlichen Lösungen, die in der neuen Verordnung enthalten sind, erfordern keine zusätzlichen Interventionen und zielen nur darauf ab, die Rechtsgrundlage der benannten technischen Dienste anzupassen, die die bestehenden Verordnungen des Europäischen Parlaments und des Rates (anstelle der aufgehobenen Richtlinien) darstellen.

3. Wie wurde dieses Problem in anderen Ländern, insbesondere in den OECD/EU-Mitgliedstaaten, 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
Genehmigungsbehörde — Direktor der Technischen Verkehrsinspektion (TDT)	1	TDT	TDT beschäftigt derzeit Mitarbeiter, die an den Zulassungsverfahren für Straßenbahnen und Oberleitungsbusse mit Berufserfahrung in diesem Bereich beteiligt sind. Im Rahmen dieses Verfahrens reicht das ihr zur Verfügung stehende Personal aus, um die vorgesehenen Aufgaben zu erfüllen.
Fahrzeughersteller	Rund 160 Betreiber	TDT	Mit dem Verordnungsentwurf werden keine neuen Verfahrenslösungen eingeführt und aufgrund der vorgeschlagenen Rechtsvorschriften keine Erhöhung der Preise für Fahrzeuge und deren Ausrüstung erwartet, da diese Bestimmungen mit den geltenden Vorschriften in Einklang stehen. Die Verordnung 2018/858 darf keine grundlegenden Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit haben, da die Betreiber der Typgenehmigung in allen Mitgliedstaaten verpflichtet sind, die Anwendung dieser Rechtsakte sicherzustellen. Darüber hinaus wird diese Verordnung es ermöglichen, das ordnungsgemäße Funktionieren des EU-Binnenmarktes zu gewährleisten, insbesondere durch den Abbau von Hemmnissen für den innereuropäischen und den Außenhandel, da das vorgeschlagene Verfahren nur national sein kann und auf diese Weise auf der Grundlage des vorgeschlagenen Rechtsakts über Fahrzeuggenehmigungssysteme und deren Ausrüstung und der Verordnung über die Typgenehmigung von Straßenbahnen und Oberleitungsbussen durchgeführt wird.
Hersteller von Fahrzeugausrüstungen und -teilen	Rund 200 Betreiber	TDT	Wie oben

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

Im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens der Regierung wird der Entwurf zur öffentlichen Konsultation mit folgenden Akteuren vorgelegt:

1. Rat für den sozialen Dialog (Rada Dialogu Społecznego);
2. Gesamtpolnischer 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. Polnische Konföderation Lewiatan (Konfederacja Lewiatan);
8. Arbeitgeber in Polen (Pracodawcy RP);
9. Bürgerbeauftragter für kleine und mittlere 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. Nationales Komitee 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 Kommunikationsabteilungen (Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji);
 25. Forschungsnetzwerk Łukasiewicz – Institut für industrielle Automobile (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 Kłodzisko (Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Oddział Kłodzisko)
 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 Rzeczoznawców 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 Rzeczoznawców 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. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych Sp. z o.o.;
 44. Centrum 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. 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. Politechnika Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Przemysłu Oponiarskiego „STOMIL“ Sp. z o.o.;
 51. Łukasiewicz Forschungsnetzwerk: (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. 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).

Die Frist für die Einreichung von Stellungnahmen beträgt 30 Tage.

Gemäß Artikel 5 des Gesetzes vom 7. Juli 2005 über Lobbytätigkeiten im Gesetzgebungsprozess (Gesetzblatt von 2017, Pos. 248) wurde der Verordnungsentwurf auf der Website des Regierungsgesetzgebungszentrums auf der Seite „Gesetzgebungsprozess der Regierung“ veröffentlicht.

6. Auswirkungen auf den öffentlichen Finanzsektor

(feste Preise für 2021)	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	0
Staatshaushalt	0	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	0
TDT	0	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	0
Staatshaushalt	0	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	0
TDT	0	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	0
Staatshaushalt	0	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	0
TDT	0	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

Bei Berechnungen in Bezug auf die Höhe der Gebühren für die Durchführung der Tätigkeiten im Rahmen der im Entwurf des Genehmigungsrechtsakts genannten Genehmigungsverfahren, die Kosten, die sich aus den berechneten Arbeitsstunden der TDT-Mitarbeiter in jedem der Verfahren ergeben, decken die Gebühren alle Kosten für die Durchführung der Tätigkeiten ab, d. h. die Kosten für Arbeiten, Ausrüstungen und Materialien, die für die Durchführung der Tätigkeiten erforderlich sind. An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass nur in den Fällen, in denen Vor-Ort-Kontrollen in den Räumlichkeiten des Herstellers oder im technischen Dienst durchgeführt werden, die tatsächlichen Reisekosten der TDT-Vertreter zur Inspektionsstätte zu berücksichtigen sind.

Annahmen	Diese Verordnung hat keine Auswirkungen auf die derzeitige Rechtslage im öffentlichen Finanzsektor.
----------	---

7. Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft und das Unternehmertum, einschließlich der Funktionsweise von Unternehmern und auf die Familie, Bürger und Haushalte, Behinderte und ältere Menschen.

		Auswirkungen						
Zeit in Jahren seit Inkrafttreten der Änderungen		0	1	2	3	5	10	Gesamt (0-10)
In monetären Begriffen (in Millionen PLN, Festpreise für 2020)	Fahrzeugbesitzer und -halter (Großunternehmen, Kleinunternehmen, kleine und 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	In der Verordnung über die Typgenehmigung von Straßenbahnen und Oberleitungsbussen werden die Bedingungen für die Erteilung der Typgenehmigung eindeutig festgelegt, was sich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken wird.
	Kleinunternehmen, kleine und mittlere Unternehmen	Neutrale Wirkung
	Familie, Bürger und Haushalte, Menschen mit Behinderungen und ältere Menschen	Fahrzeuge, die gemäß dieser Verordnung typgenehmigt wurden, sorgen für Sicherheit und angemessenen Komfort für die Nutzer des öffentlichen Verkehrs, auch für Personen mit eingeschränkter Mobilität.

Nicht messbar	
---------------	--

Zusätzliche Informationen, einschließlich Angabe der Datenquellen und der für die Berechnungen verwendeten Annahmen	Diese Verordnung darf die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft und das Unternehmertum in keiner Weise beeinträchtigen.
---	---

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 der Unterlagen <input type="checkbox"/> Verringerung der Anzahl der Verfahren <input type="checkbox"/> Verkürzung der Frist für die Erledigung der Angelegenheit	<input type="checkbox"/> Erhöhung der Anzahl der Unterlagen <input type="checkbox"/> Erhöhung der Anzahl der Verfahren <input type="checkbox"/> Verlängerung der Frist für die Erledigung der Angelegenheit <input type="checkbox"/> Sonstiges:

<input type="checkbox"/> Sonstiges:		
Die eingeführten Belastungen sind für die Digitalisierung geeignet.		<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> nicht zutreffend
9. Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt		
Neutrale Auswirkungen.		
10. Auswirkungen auf andere Bereiche		
<input checked="" type="checkbox"/> Natürliche Umwelt <input type="checkbox"/> Regionale Stellung und Entwicklung <input type="checkbox"/> Sonstiges:	<input type="checkbox"/> Demografie <input type="checkbox"/> Staatseigentum	<input type="checkbox"/> Computerisierung <input checked="" type="checkbox"/> Gesundheit
Erörterung der Auswirkungen	In der Verordnung wird der im Typpergenehmigungsverfahren für Straßenbahnen und Oberleitungsbusse anwendbare Anwendungsbereich der technischen Anforderungen festgelegt, um ein angemessenes Sicherheits-, Gesundheitsschutz- und Umweltniveau zu gewährleisten.	
11. Geplante Umsetzung der Bestimmungen des Gesetzes		
Es soll am 1. Juli 2023 in Kraft treten.		
12. Wie und wann werden die Auswirkungen des Verordnungsentwurfs bewertet, und welche Maßnahmen werden ergriffen?		
Da das Projekt eindeutiger Natur ist und darauf abzielt, die Übereinstimmung des nationalen Rechts mit dem Unionsrecht zu gewährleisten, ist keine Bewertung vorgesehen.		
13. Anhänge (wichtige Quelldokumente, Forschung, Analysen usw.)		
Keine.		

BESCHLEUNIGTE ZULASSUNG — BEGRÜNDUNG der Anwendung

Die Anwendung des beschleunigten Verfahrens für den vorgelegten Rechtsakt ist angesichts der Notwendigkeit der Gewährleistung der Straßenverkehrssicherheit, des Umweltschutzes, des berechtigten öffentlichen Interesses und der Kohärenz des nationalen Systems gerechtfertigt und somit gilt:

Der vorgelegte Entwurf des Rechtsakts ist einer von sechs Verordnungsentwürfen, die das ordnungsgemäße Funktionieren des Genehmigungssystems auf dem Hoheitsgebiet der Republik Polen gewährleisten.

Dieser Verordnungsentwurf über die Typgenehmigung von Straßenbahnen und Oberleitungsbussen dient der Umsetzung der in Artikel 55 Absatz 1 des Gesetzes vom 14. April 2023 über Fahrzeuggenehmigungssysteme und ihre Ausrüstung enthaltenen Übertragung (Gesetzblatt. Pos. 919), d. h. das in den polnischen Rechtsvorschriften neu angenommene Gesetz.

Der Verordnungsentwurf legt Folgendes fest:

1. den Anwendungsbereich der für das Typgenehmigungsverfahren geltenden technischen Anforderungen;
2. die spezifischen Tätigkeiten der Genehmigungsbehörde und des technischen Dienstes im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens;
3. Umfang und Methode der Durchführung von Typgenehmigungsprüfungen;
4. Entwürfe von Dokumenten für die Typgenehmigung;
5. die Bedingungen und Methode für die Auswahl einer Straßenbahn oder eines Oberleitungsbusses für die Genehmigungsprüfungen;
6. Entwurf von Genehmigungszeichen und Methode zur Nummerierung der nationalen Typgenehmigungszertifikate für Straßenbahnen oder Oberleitungsbusse.

Dank der oben genannten Anforderungen, Verfahren und Muster von Dokumenten wird es möglich sein, ein neues Zertifikat zu erhalten oder zu ändern.

Bei der Ausarbeitung der Verordnung berücksichtigt der Verfasser Folgendes: die Notwendigkeit, ein angemessenes Maß an Sicherheit, Schutz der Gesundheit und der Umwelt zu gewährleisten, die Notwendigkeit, sicherzustellen, dass Dokumente vor Fälschung oder Verfälschung geschützt sind, die Notwendigkeit, ihre Funktionalität zu gewährleisten und die effiziente und wirksame Durchführung von Genehmigungsaufgaben zu gewährleisten.

Die Genehmigung ist das Verfahren der Typgenehmigung eines Fahrzeugs, von Ausrüstungsgegenständen oder -teilen durch die Genehmigungsbehörde. Die Verpflichtung zur Erteilung eines Genehmigungszertifikats oder eines anderen gleichwertigen Dokuments (z. B. einer Fahrzeugzulassung nach Serienauslauf) gilt nur für Fahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und -teile, für die Anforderungen in den UN-Verordnungen und EU-Richtlinien festgelegt sind. In Polen wird die Funktion der Genehmigungsbehörde, die alle Aufgaben im Zusammenhang mit Genehmigungsverfahren wahrnimmt, vom Direktor der Technischen Verkehrsinspektion wahrgenommen. Der Direktor muss über eine Reihe von Instrumenten verfügen, die für die Durchführung der Genehmigungsverfahren erforderlich sind. Dies ist notwendig, um die Straßenverkehrssicherheit und den Umweltschutz zu gewährleisten, die ein berechtigtes öffentliches Interesse darstellen und so die Kohärenz des nationalen Systems gewährleisten.

Ein neuer Fahrzeugtyp, Ausrüstungsgegenstand oder neues -teil, der/das im Hoheitsgebiet der Republik Polen in Verkehr gebracht werden soll, muss den für die betreffende Fahrzeugklasse geltenden technischen Vorschriften entsprechen. Die ordnungsgemäße Überprüfung der Einhaltung der einschlägigen technischen Anforderungen wirkt sich zweifellos auf die Sicherheit der am Straßenverkehr beteiligten Fahrzeuge aus.

Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass Fahrzeuge, die nach diesem Verordnungsentwurf typgenehmigt sind, d. h. Straßenbahnen und Oberleitungsbusse, emissionsfreie Elektrofahrzeuge sind.

In diesem Zusammenhang ist der vorgelegte Entwurf des Rechtsakts Teil der EU-Politik des europäischen Grünen Deals.

Um ein Höchstmaß an Sicherheit sowohl im Straßenverkehr als auch für andere Nutzer dieses Verkehrs (Fußgänger) zu gewährleisten, ist es daher erforderlich, die Bestimmungen des Entwurfs eines Rechtsakts so bald wie möglich und so angemessen wie möglich umzusetzen.

Aufgrund des Ausbruchs der COVID-19-Pandemie im Jahr 2020 und der Aggression Russlands gegen die Ukraine seit 2022 ist die Zahl der in Polen ergriffenen legislativen Maßnahmen und damit der Rechtsakte erheblich gestiegen, sodass es unmöglich ist, die Dauer des Verfahrens zu schätzen, in dem die Delegation den vorgelegten Verordnungsentwurf ausstellt.

Der vorgelegte Entwurf eines Rechtsakts schränkt weder den freien Warenverkehr innerhalb der Europäischen Union ein, noch schafft er zusätzliche Handelshemmnisse.

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.