



## PREZES RADY MINISTRÓW

Warszawa /elektroniczny znacznik czasu/

DKPL.WK.10.2.14.2020.JS(17)

RM-10-14-20

UC16

Pani Elżbieta WITEK  
Marszałek Sejmu

*Szanowna Pani Marszałek,*

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi projekt ustawy o systemach homologacji typu UE i nadzoru rynku silników spalinowych przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach.

Projekt ma na celu wykonanie prawa UE.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

*Z poważaniem,*

Mateusz Morawiecki  
Prezes Rady Ministrów

*/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/*

## USTAWA

z dnia

### **o systemach homologacji typu UE i nadzoru rynku silników spalinowych przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach<sup>1), 2)</sup>**

#### Rozdział 1

#### **Przepisy ogólne**

**Art. 1.** 1. Ustawa określa zadania organów administracji publicznej i innych podmiotów w zakresie:

- 1) homologacji typu UE,
- 2) nadzoru rynku

– w odniesieniu do silników, o których mowa w art. 2 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zmieniającego rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniającego i uchylającego dyrektywę 97/68/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 53, z późn. zm.<sup>3)</sup>), zwanego dalej „rozporządzeniem 2016/1628”.

2. Ustawy nie stosuje się do silników, o których mowa w art. 2 ust. 2 rozporządzenia 2016/1628.

---

<sup>1)</sup> Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji służy stosowaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zmieniającego rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniającego i uchylającego dyrektywę 97/68/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 53 oraz Dz. Urz. UE L 231 z 06.09.2019, str. 29).

<sup>2)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska, ustawę z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, ustawę z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności oraz ustawę z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze.

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 231 z 06.09.2019, str. 29.

**Art. 2.** 1. Ilekroć w ustawie jest mowa o:

- 1) dystrybutorze – rozumie się przez to dystrybutora w rozumieniu art. 3 pkt 52 rozporządzenia 2016/1628;
- 2) importerze – rozumie się przez to importera w rozumieniu art. 3 pkt 51 rozporządzenia 2016/1628;
- 3) organie krajowym udzielającym homologacji – rozumie się przez to organ udzielający homologacji w rozumieniu art. 3 pkt 55 rozporządzenia 2016/1628;
- 4) podmiocie gospodarczym – rozumie się przez to producenta, przedstawiciela producenta, importera lub dystrybutora;
- 5) producencie – rozumie się przez to producenta w rozumieniu art. 3 pkt 49 rozporządzenia 2016/1628;
- 6) producencie oryginalnego sprzętu – rozumie się przez to producenta oryginalnego sprzętu w rozumieniu art. 3 pkt 54 rozporządzenia 2016/1628;
- 7) przedstawicieli producenta – rozumie się przez to przedstawiciela producenta w rozumieniu art. 3 pkt 50 rozporządzenia 2016/1628;
- 8) strategii nieracjonalnej – rozumie się przez to strategię nieracjonalną w rozumieniu art. 3 pkt 63 rozporządzenia 2016/1628;
- 9) udostępnieniu na rynku – rozumie się przez to udostępnienie na rynku w rozumieniu art. 3 pkt 47 rozporządzenia 2016/1628;
- 10) użytkownika końcowym maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach – rozumie się przez to użytkownika końcowego w rozumieniu art. 3 pkt 60 rozporządzenia 2016/1628;
- 11) wprowadzeniu na rynek – rozumie się przez to wprowadzenie na rynek w rozumieniu art. 3 pkt 48 rozporządzenia 2016/1628.

2. Dystrybutor, importer, producent, producent oryginalnego sprzętu oraz przedstawiciel producenta są przedsiębiorcami w rozumieniu art. 4 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1292 i 1495).

**Art. 3.** Wprowadzeniu na rynek podlegają wyłącznie:

- 1) silniki należące do kategorii, o których mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia 2016/1628, które są objęte świadectwem homologacji typu UE, niezależnie od tego, czy są zamontowane w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach;
- 2) maszyny mobilne nieporuszające się po drogach, w których są zamontowane silniki, o których mowa w pkt 1;

- 3) silniki, o których mowa w art. 34 ust. 4, 7 i 8 rozporządzenia 2016/1628, objęte zezwoleniem;
- 4) silniki, o których mowa w art. 34 ust. 5 i 6 rozporządzenia 2016/1628, objęte świadectwem homologacji typu UE i zezwoleniem.

**Art. 4.** Organem krajowym udzielającym homologacji jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, zwany dalej „Dyrektorem TDT”.

**Art 5.** Programy monitorowania dla każdej kategorii silników, o których mowa w art. 19 ust. 1 rozporządzenia 2016/1628, oraz ich wyniki są publikowane przez Dyrektora TDT w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Transportowego Dozoru Technicznego.

## Rozdział 2

### Służba techniczna

**Art. 6. 1.** Dyrektor TDT wyznacza służbę techniczną, w drodze decyzji, na wniosek podmiotu ubiegającego się o wykonywanie zadań służby technicznej, po uiszczeniu opłaty w wysokości 5000 zł.

2. W decyzji, o której mowa w ust. 1, Dyrektor TDT wskazuje kategorie działań, o których mowa w art. 47 ust. 1 rozporządzenia 2016/1628, do których wykonywania została wyznaczona służba techniczna.

3. Wniosek o wyznaczenie służby technicznej zawiera:

- 1) nazwę, siedzibę i adres wnioskodawcy;
- 2) wskazanie kategorii działań, o których mowa w art. 47 ust. 1 rozporządzenia 2016/1628, do których wykonywania służba techniczna ma być wyznaczona;
- 3) oznaczenie miejsca i datę sporządzenia wniosku oraz podpis wnioskodawcy.

4. Do wniosku o wyznaczenie służby technicznej dołącza się dokumenty potwierdzające:

- 1) posiadanie certyfikatu akredytacji wydanego zgodnie z ustawą z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2019 r. poz. 544), odpowiedniego do zakresu wyznaczenia;
- 2) posiadanie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z prowadzoną działalnością, obejmującego wnioskowane kategorie działań;
- 3) uiszczenie opłaty, o której mowa w ust. 1.

5. Wraz z wnioskiem o wyznaczenie służby technicznej wnioskodawca składa oświadczenie następującej treści:

„Oświadczam, że:

- 1) dane zawarte we wniosku o wyznaczenie służby technicznej są kompletne i zgodne z prawdą;
- 2) znane mi są warunki wykonywania zadań służby technicznej określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zmieniającym rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniającym i uchylającym dyrektywę 97/68/WE i spełniam wymogi w nim określone.”.

6. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 5, zawiera również:

- 1) nazwę, siedzibę i adres wnioskodawcy;
- 2) oznaczenie miejsca i datę złożenia oświadczenia;
- 3) podpis wnioskodawcy.

7. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 5, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

8. Opłata, o której mowa w ust. 1, stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

9. Dyrektor TDT może zażądać od wnioskodawcy dostarczenia w wyznaczonym terminie dodatkowych informacji i dokumentów niezbędnych do rozpatrzenia wniosku o wyznaczenie służby technicznej.

**Art. 7.** Dyrektor TDT odmawia, w drodze decyzji, wyznaczenia służby technicznej, jeżeli podmiot ubiegający się o wykonywanie zadań służby technicznej nie spełnia wymogów, o których mowa w art. 45 ust. 2–9 rozporządzenia 2016/1628.

**Art. 8.** 1. W przypadku gdy służba techniczna:

- 1) nie wykonuje w całości lub w części obowiązków, o których mowa w art. 53 i art. 54 rozporządzenia 2016/1628,
- 2) nie przestrzega normy lub norm, o których mowa w pkt 2.1 załącznika XVI do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2017/654 z dnia 19 grudnia 2016 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 odnośnie do wymogów technicznych i ogólnych dotyczących wartości granicznych emisji i homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach (Dz. Urz. UE L 102 z 13.04.2017, str. 1, z późn. zm.<sup>4)</sup>)

– Dyrektor TDT ogranicza, w drodze decyzji, wyznaczenie służby technicznej, określając zakres ograniczenia oraz termin do usunięcia stwierdzonych uchybień.

2. Ograniczenie wyznaczenia służby technicznej dotyczy kategorii działań, do której Dyrektor TDT stwierdził wystąpienie uchybień, o których mowa w ust. 1.

**Art. 9.** Dyrektor TDT zawiesza, w drodze decyzji, wyznaczenie służby technicznej, w przypadku gdy służba techniczna przestała spełniać co najmniej jeden z wymogów, o których mowa w art. 45 ust. 2–9 rozporządzenia 2016/1628, określając termin do usunięcia stwierdzonych uchybień.

**Art. 10.** Dyrektor TDT odwołuje, w drodze decyzji, wyznaczenie służby technicznej, w przypadku gdy służba techniczna:

- 1) nie usunie w określonym terminie uchybień, o których mowa w art. 8 ust. 1, przy czym odwołanie dotyczy kategorii działań, do której Dyrektor TDT stwierdził wystąpienie uchybień;
- 2) nie usunie w określonym terminie uchybień, o których mowa w art. 9;
- 3) zaprzestała prowadzenia działalności w kategoriach działań, do których wykonywania została wyznaczona, przy czym odwołanie dotyczy tych kategorii.

**Art. 11.** Służba techniczna zawiadamia Dyrektora TDT o zaprzestaniu prowadzenia działalności w kategoriach działań, do których wykonywania została wyznaczona, w terminie 14 dni od dnia zaprzestania prowadzenia tej działalności.

---

<sup>4)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 182 z 18.07.2018, str. 61.

**Art. 12.** 1. Służba techniczna, w przypadku ograniczenia, zawieszenia lub odwołania jej wyznaczenia, przekazuje Dyrektorowi TDT, niezwłocznie, nie później niż w terminie 30 dni od dnia ograniczenia, zawieszenia lub odwołania jej wyznaczenia, dokumenty związane z wykonywanymi przez nią zadaniami określonymi w ustawie, rozporządzeniu 2016/1628 i aktach delegowanych wydanych na jego podstawie, związanymi z kategorią działań objętą ograniczeniem, zawieszeniem lub odwołaniem, albo ich kopie, w postaci papierowej albo elektronicznej.

2. Dokumenty, o których mowa w ust. 1, Dyrektor TDT może przekazać w celu przetwarzania innej wskazanej przez producenta albo przedstawiciela producenta służbie technicznej lub organowi nadzoru rynku, na ich pisemny wniosek.

**Art. 13.** 1. Dyrektor TDT może upoważnić służbę techniczną do przeprowadzenia kontroli lub badań, o których mowa w art. 26 ust. 4 rozporządzenia 2016/1628.

2. Upoważnienie, o którym mowa w ust. 1, określa zakres kontroli lub badań, do których służba techniczna została upoważniona, i termin na ich przeprowadzenie.

3. Przeprowadzenie kontroli może obejmować weryfikację numerów identyfikacyjnych, o których mowa w art. 38 ust. 1 rozporządzenia 2016/1628.

### Rozdział 3

#### **Homologacja**

**Art. 14.** 1. Dyrektor TDT, w drodze decyzji, za opłatą:

- 1) wydaje świadectwo homologacji typu UE;
- 2) zmienia świadectwo homologacji typu UE;
- 3) cofa świadectwo homologacji typu UE;
- 4) odmawia wydania albo zmiany świadectwa homologacji typu UE.

2. Dyrektor TDT, za opłatą, wydaje duplikaty dokumentów, o których mowa w ust. 1.

**Art. 15.** 1. Wydanie świadectwa homologacji typu UE następuje na wniosek, o którym mowa w art. 20 ust. 1 rozporządzenia 2016/1628.

2. Wraz z wnioskiem wnioskodawca składa oświadczenie następującej treści:

„Oświadczam, że dane zawarte we wniosku o wydanie świadectwa homologacji typu UE są kompletne i zgodne z prawdą.”.

3. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 2, zawiera również:

- 1) nazwę, siedzibę i adres wnioskodawcy;
- 2) oznaczenie miejsca i datę złożenia oświadczenia;

3) podpis wnioskodawcy.

4. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 2, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

**Art. 16.** 1. Zmiana świadectwa homologacji typu UE następuje na wniosek, o którym mowa w art. 27 ust. 2 rozporządzenia 2016/1628.

2. Wraz z wnioskiem wnioskodawca składa oświadczenie następującej treści:

„Oświadczam, że dane zawarte we wniosku o zmianę świadectwa homologacji typu UE są kompletne i zgodne z prawdą.”.

3. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 2, zawiera również:

- 1) nazwę, siedzibę i adres wnioskodawcy;
- 2) oznaczenie miejsca i datę złożenia oświadczenia;
- 3) podpis wnioskodawcy.

4. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 2, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

**Art. 17.** Koszty badań wymaganych do homologacji pokrywa producent.

**Art. 18.** Zmiana świadectwa homologacji typu UE następuje w przypadkach, o których mowa w art. 28 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2016/1628.

**Art. 19.** Cofnięcie świadectwa homologacji typu UE następuje, w przypadku gdy:

- 1) zaistniały przesłanki, o których mowa w art. 26 ust. 5 rozporządzenia 2016/1628, a producent nie usunął niezgodności w terminie 90 dni od dnia otrzymania wezwania Dyrektora TDT do ich usunięcia;
- 2) zaistniały przesłanki, o których mowa w art. 39 ust. 1 rozporządzenia 2016/1628, a producent w terminie 60 dni od dnia otrzymania wezwania Dyrektora TDT do podjęcia niezbędnych działań naprawczych nie podjął ich albo podjęte działania są



nieodpowiednie dla zapewnienia zgodności produkowanych silników z homologowanym typem silnika lub homologowaną rodziną silników;

- 3) środki naprawcze, o których mowa w art. 40 ust. 3 rozporządzenia 2016/1628, nie zostały przez producenta zaproponowane i wdrożone albo okazały się nieskuteczne;
- 4) zaistniały przesłanki, o których mowa w art. 38 ust. 4 rozporządzenia 2016/1628.

**Art. 20.** Dyrektor TDT odmawia wydania albo zmiany świadectwa homologacji typu UE, w przypadku gdy:

- 1) typ silnika lub rodziny silników są niezgodne z wymogami rozporządzenia 2016/1628 oraz aktów delegowanych wydanych na jego podstawie;
- 2) świadectwo homologacji typu UE na dany typ silnika lub rodzinę silników zostało wydane przez inne państwo członkowskie Unii Europejskiej.

**Art. 21.** 1. Dyrektor TDT na wniosek strony wydaje duplikaty dokumentów, o których mowa w art. 14 ust. 1, w przypadku ich utraty, po złożeniu przez stronę oświadczenia o utracie tych dokumentów. Oświadczenie składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

2. Dyrektor TDT na wniosek strony wydaje duplikaty dokumentów, o których mowa w art. 14 ust. 1, w przypadku ich zniszczenia, po zwróceniu przez stronę dotychczasowego dokumentu.

**Art. 22.** Wymogi dotyczące badań, o których mowa w art. 19 ust. 1 zdanie drugie rozporządzenia 2016/1628, ustala Dyrektor TDT w decyzji, o której mowa w art. 14 pkt 1 i 2.

**Art. 23.** 1. Za wydanie świadectwa homologacji typu UE, zmianę świadectwa homologacji typu UE oraz za wydanie duplikatu dokumentów, o których mowa w art. 14 ust. 1, są pobierane opłaty w wysokości:

- 1) 800 zł – za wydanie świadectwa homologacji typu UE;
- 2) 400 zł – za zmianę świadectwa homologacji typu UE;
- 3) 65 zł – za wydanie duplikatu dokumentów, o których mowa w art. 14 ust. 1.

2. Dowód uiszczenia opłaty dołącza się do wniosku o wydanie świadectwa homologacji typu UE, zmianę świadectwa homologacji typu UE oraz o wydanie duplikatu dokumentów, o których mowa w art. 14 ust. 1.

3. Opłaty, o których mowa w ust. 1, stanowią przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

**Art. 24.** 1. Dyrektor TDT, w drodze decyzji, za opłatą:

- 1) wydaje zezwolenie na tymczasowe wprowadzanie na rynek silników, o których mowa w art. 34 ust. 4 rozporządzenia 2016/1628;
- 2) wydaje zezwolenie na wprowadzanie na rynek silników, o których mowa w art. 34 ust. 5–8 rozporządzenia 2016/1628;
- 3) odmawia wydania zezwoleń, o których mowa w pkt 1 i 2.

2. Dyrektor TDT, za opłatą, wydaje duplikaty dokumentów, o których mowa w ust. 1.

**Art. 25.** 1. Wydanie zezwoleń, o których mowa w art. 24 ust. 1 pkt 1 i 2, następuje na wniosek podmiotu gospodarczego.

2. Dyrektor TDT może zażądać od wnioskodawcy dostarczenia w wyznaczonym terminie dodatkowych informacji i dokumentów niezbędnych do rozpatrzenia wniosku o wydanie zezwoleń, o których mowa w art. 24 ust. 1 pkt 1 i 2.

3. Dyrektor TDT na wniosek strony, za opłatą, wydaje duplikaty dokumentów, o których mowa w art. 24 ust. 1, w przypadku ich utraty, po złożeniu przez stronę oświadczenia o utracie tych dokumentów. Oświadczenie składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

4. Dyrektor TDT na wniosek strony, za opłatą, wydaje duplikaty dokumentów, o których mowa w art. 24 ust. 1, w przypadku ich zniszczenia, po zwróceniu przez stronę dotychczasowego dokumentu.

**Art. 26.** 1. Wniosek o wydanie zezwolenia, o którym mowa w art. 24 ust. 1 pkt 1, zawiera:

- 1) nazwę, siedzibę i adres wnioskodawcy;
- 2) cechy identyfikacyjne silników objętych wnioskiem;

- 3) liczbę silników objętych wnioskiem;
- 4) określenie okresu niezbędnego do przeprowadzenia badań w warunkach terenowych;
- 5) oznaczenie miejsca i datę sporządzenia wniosku oraz podpis wnioskodawcy.

2. Do wniosku dołącza się dowód uiszczenia opłaty, o której mowa w art. 31 ust. 1 pkt

1.

3. Wraz z wnioskiem wnioskodawca składa oświadczenie następującej treści:

„Oświadczam, że dane zawarte we wniosku o wydanie zezwolenia na tymczasowe wprowadzanie na rynek silników są kompletne i zgodne z prawdą.”.

4. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 3, zawiera również:

- 1) nazwę, siedzibę i adres wnioskodawcy;
- 2) oznaczenie miejsca i datę złożenia oświadczenia;
- 3) podpis wnioskodawcy.

5. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 3, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

**Art. 27.** Dyrektor TDT odmawia wydania zezwolenia, o którym mowa w art. 24 ust. 1 pkt 1, w przypadku gdy nie zostanie spełniona przesłanka określona w art. 34 ust. 4 rozporządzenia 2016/1628.

**Art. 28.** 1. Wniosek o wydanie zezwolenia, o którym mowa w art. 24 ust. 1 pkt 2, zawiera:

- 1) nazwę, siedzibę i adres wnioskodawcy;
- 2) cechy identyfikacyjne silników objętych wnioskiem;
- 3) liczbę silników objętych wnioskiem;
- 4) wskazanie celu wprowadzenia na rynek silnika;
- 5) oznaczenie miejsca i datę sporządzenia wniosku oraz podpis wnioskodawcy.

2. Do wniosku dołącza się:

- 1) dowód uiszczenia opłaty, o której mowa w art. 31 ust. 1 pkt 1;
- 2) sprawozdanie z badań w zakresie emisji spalin przeprowadzonych przez służbę techniczną posiadającą uprawnienia do przeprowadzania badań w tym zakresie.

3. Wraz z wnioskiem wnioskodawca składa oświadczenie następującej treści:

„Oświadczam, że dane zawarte we wniosku o wydanie zezwolenia na wprowadzanie na rynek silników są kompletne i zgodne z prawdą.”.

4. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 3, zawiera również:

- 1) nazwę, siedzibę i adres wnioskodawcy;
- 2) oznaczenie miejsca i datę złożenia oświadczenia;
- 3) podpis wnioskodawcy.

5. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 3, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

**Art. 29.** Dyrektor TDT odmawia wydania zezwolenia, o którym mowa w art. 24 ust. 1 pkt 2, w przypadku gdy nie zostaną spełnione przesłanki określone w art. 34 ust. 5–8 rozporządzenia 2016/1628.

**Art. 30.** Koszty badań wymaganych do wydania zezwoleń, o których mowa w art. 24 ust. 1 pkt 1 i 2, pokrywa wnioskodawca.

**Art. 31.** 1. Za wydanie zezwoleń, o których mowa w art. 24 ust. 1 pkt 1 i 2, oraz za wydanie duplikatów dokumentów, o których mowa w art. 24 ust. 1, są pobierane opłaty w wysokości:

- 1) 800 zł – za wydanie zezwolenia;
- 2) 65 zł – za wydanie duplikatu.

2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, stanowią przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

**Art. 32.** 1. Dyrektor TDT może podczas wydawania, zmiany lub cofnięcia świadectwa homologacji typu UE oraz wydawania zezwoleń, o których mowa w art. 24 ust. 1 pkt 1 i 2, wezwać podmiot gospodarczy albo producenta oryginalnego sprzętu do udostępnienia informacji, w formie oświadczenia, jakie uzna za niezbędne do realizacji swoich zadań.

2. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 1, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za

złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

## Rozdział 4

### Nadzór rynku

**Art. 33.** 1. System nadzoru rynku tworzą organy Inspekcji Ochrony Środowiska i Prezes Wyższego Urzędu Górniczego, zwane dalej „organami nadzoru rynku”, oraz organy Krajowej Administracji Skarbowej.

2. Kontrolę spełniania przez silniki wymogów określonych w rozporządzeniu 2016/1628 oraz w aktach delegowanych i aktach wykonawczych wydanych na jego podstawie, kontrolę w zakresie stwarzania przez te silniki zagrożenia lub kontrolę w zakresie niezgodności formalnych oraz postępowania w sprawie udostępnianych na rynku silników niezgodnych z wymogami i w sprawie niezgodności polegających na naruszeniu obowiązków określonych w tych przepisach prowadzą:

- 1) organy Inspekcji Ochrony Środowiska – w zakresie silników przeznaczonych do montażu oraz silników zamontowanych w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach, z wyłączeniem silników podlegających kontroli przez Prezesa Wyższego Urzędu Górniczego;
- 2) Prezes Wyższego Urzędu Górniczego – w zakresie silników zamontowanych w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach stosowanych w ruchu zakładu górniczego.

3. Kontrole, o których mowa w ust. 2, organy nadzoru rynku prowadzą w podmiotach gospodarczych, u producentów oryginalnego sprzętu oraz u przedsiębiorców będących użytkownikami końcowymi maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach.

4. Do zadań organów nadzoru rynku należy:

- 1) współpraca z Prezesem Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, innym krajowym organem nadzoru rynku oraz organami nadzoru rynku państw członkowskich Unii Europejskiej lub państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, a także organami Krajowej Administracji Skarbowej;
- 2) wydawanie dla organów Krajowej Administracji Skarbowej opinii o spełnianiu przez silniki wymogów określonych w rozporządzeniu 2016/1628 oraz w aktach

delegowanych i aktach wykonawczych wydanych na jego podstawie lub w zakresie niezgodności formalnych;

- 3) niezwłoczne przekazywanie Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów kopii decyzji ostatecznych, o których mowa w art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku;
- 4) uczestnictwo w pracach unijnych grup do spraw współpracy administracyjnej oraz w forach międzynarodowych w zakresie systemu nadzoru rynku;
- 5) sporządzanie i przekazywanie Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów okresowych planów kontroli oraz rocznych sprawozdań z przeprowadzonych kontroli i podjętych działań;
- 6) informowanie Dyrektora TDT o wydaniu decyzji, o których mowa w art. 84 ust. 1 albo 2 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku;
- 7) wprowadzanie do systemu informacyjnego i komunikacyjnego do celów nadzoru rynku prowadzonego przez Komisję Europejską danych identyfikujących silniki niezgodne z wymogami lub stwarzające zagrożenie, rodzajów stwierdzonych niezgodności lub opisów zagrożeń, w tym wyników badań laboratoryjnych lub organoleptycznych, informacji o stwierdzonych niezgodnościach formalnych, danych identyfikujących podmioty gospodarcze uczestniczące w obrocie silnikami oraz informacji o zastosowanych środkach administracyjnych wraz z ich uzasadnieniem.

5. Przez niezgodności formalne, o których mowa w ust. 2, należy rozumieć niezgodności polegające na naruszeniu obowiązków i wymagań, o których mowa w art. 8 ust. 5 i 8, art. 11 ust. 2–5, art. 13 ust. 2, art. 15 ust. 4 i 5, art. 31 ust. 1–4, art. 32 ust. 1 i 2, art. 33 ust. 1 i 2 i art. 43 ust. 1–4 rozporządzenia 2016/1628, oraz obowiązków i wymagań określonych w aktach wykonawczych i delegowanych wydanych na podstawie art. 31 ust. 5, art. 32 ust. 3, art. 33 ust. 3 i art. 43 ust. 5 rozporządzenia 2016/1628.

**Art. 34.** 1. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów jest organem monitorującym funkcjonowanie systemu nadzoru rynku.

2. Do zadań Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów należy:

- 1) współpraca z krajowymi organami nadzoru rynku, organami nadzoru rynku państw członkowskich Unii Europejskiej i państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, a także z organami Krajowej Administracji Skarbowej;

- 2) przekazywanie krajowym organom nadzoru rynku, Komisji Europejskiej oraz organom nadzoru rynku państw członkowskich Unii Europejskiej i państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, a także organom Krajowej Administracji Skarbowej informacji wskazujących, że silnik wprowadzony na rynek nie spełnia wymogów określonych w rozporządzeniu 2016/1628 oraz w aktach delegowanych i aktach wykonawczych wydanych na jego podstawie lub stwarza zagrożenie, lub stwierdzono niezgodności formalne, oraz o podjętych działaniach;
- 3) podawanie do publicznej wiadomości i przekazywanie Komisji Europejskiej informacji o krajowych organach nadzoru rynku i ich kompetencjach;
- 4) sporządzanie i aktualizacja okresowych planów i sprawozdań dotyczących funkcjonowania krajowego systemu nadzoru rynku oraz podawanie ich do publicznej wiadomości, a także ich przekazywanie Komisji Europejskiej, państwom członkowskim Unii Europejskiej i państwom członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronom umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

3. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów może:

- 1) zgłaszać uwagi do okresowych planów kontroli, o których mowa w art. 33 ust. 4 pkt 5;
- 2) występować do organów nadzoru rynku z wnioskami dotyczącymi realizacji ich zdań w ramach systemu nadzoru rynku;
- 3) w przypadku zastrzeżeń co do zasadności przyjętych przez inne państwo członkowskie środków administracyjnych, o których informacje zostały wprowadzone do systemu, o którym mowa w art. 33 ust. 4 pkt 7, na wniosek właściwego organu nadzoru rynku, wyrazić sprzeciw wobec tych środków, jeżeli jest to uzasadnione realizacją celów, o których mowa w art. 2 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

4. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów na podstawie kopii decyzji ostatecznych, o których mowa w art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, dotyczących silników dokonuje wpisu do rejestru wyrobów niezgodnych z wymaganiami lub stwarzających zagrożenie, o którym mowa w art. 61 ust. 1 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, zwanego dalej „rejestrem”.

5. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów na wniosek właściwego organu nadzoru rynku usuwa wpis z rejestru, w przypadku gdy podmiot gospodarczy:

- 1) wykaże, że wykonał decyzje, o których mowa w art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, nie wcześniej jednak niż w terminie 3 miesięcy od dnia, w którym decyzje, na podstawie których dokonano wpisu, stały się ostateczne;
- 2) zaprzestał prowadzenia działalności gospodarczej, nie wcześniej jednak niż po upływie 24 miesięcy od dnia dokonania wpisu.

**Art. 35.** 1. W sprawach dotyczących kontroli i postępowań administracyjnych w systemie nadzoru rynku oraz współpracy między organami nadzoru rynku a organami Krajowej Administracji Skarbowej stosuje się art. 63, art. 64 ust. 3 i 4, art. 66–84, art. 86 i art. 87 ust. 1, 4 i 7–10 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, z tym że:

- 1) organami nadzoru rynku, o których mowa w tych przepisach, są organy, o których mowa w art. 33 ust. 2 niniejszej ustawy;
- 2) o stwierdzeniu niespełnienia wymagań lub stwarzaniu zagrożenia przez silnik organ nadzoru rynku informuje Dyrektora TDT.

2. Opinię w sprawie spełniania przez silnik wymagań na wniosek organów Krajowej Administracji Skarbowej wydają organy, o których mowa w art. 33 ust. 2, w zakresie swojej właściwości, właściwe ze względu na lokalizację silnika oraz przedmiot wniosku.

3. W przypadku stwierdzenia w opinii, o której mowa w ust. 2, że silnik stwarza poważne zagrożenie, organ, o którym mowa w art. 33 ust. 2, który wydał tę opinię, może wszcząć postępowanie w sprawie zniszczenia silnika w przypadkach określonych w art. 29 ust. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającego wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz. Urz. UE L 218 z 13.08.2008, str. 30, z późn. zm.<sup>5)</sup>).

**Art. 36.** 1. Organy nadzoru rynku mogą w trakcie kontroli albo postępowania, o których mowa w art. 33 ust. 2, wezwać podmiot gospodarczy albo producenta oryginalnego sprzętu do udostępnienia informacji, w formie oświadczenia, jakie uznają za niezbędne do realizacji swoich zadań, pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

---

<sup>5)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 169 z 25.06.2019, str. 1.



2. Podmiot gospodarczy i producent oryginalnego sprzętu składający oświadczenie są obowiązani do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

3. Na wniosek organów nadzoru rynku organy Krajowej Administracji Skarbowej udostępniają dane dotyczące podmiotów dokonujących przywozu silników z państw trzecich, w tym informacje objęte tajemnicą celną, w zakresie niezbędnym do prowadzenia przez organy nadzoru rynku kontroli oraz postępowań, o których mowa w art. 76 ust. 1 i 1a ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

## Rozdział 5

### Administracyjne kary pieniężne

**Art. 37.** 1. Podmiot gospodarczy, który:

- 1) stosuje strategie nieracjonalne,
- 2) nie wykonuje obowiązków i wymagań, o których mowa w art. 7 ust. 2, art. 8 ust. 5 i art. 43 ust. 1–4 rozporządzenia 2016/1628, oraz obowiązków i wymagań określonych w aktach delegowanych wydanych na podstawie art. 43 ust. 5 rozporządzenia 2016/1628,
- 3) wprowadza na rynek albo udostępnia na rynku silniki podlegające homologacji typu UE bez uzyskania świadectwa homologacji typu UE,
- 4) narusza ograniczenia określone w zezwoleniu Komisji Europejskiej, o którym mowa w art. 35 ust. 3 rozporządzenia 2016/1628,
- 5) narusza ograniczenia określone w art. 35 ust. 4 lit. a i b rozporządzenia 2016/1628 albo wprowadza na rynek silnik po upływie okresu ważności wskazanego w świadectwie homologacji typu UE wydanym na podstawie art. 35 ust. 4 lit. c rozporządzenia 2016/1628,
- 6) wprowadza na rynek albo udostępnia na rynku silnik, który jest niezgodny ze specyfikacjami określonymi w świadectwie homologacji typu UE,
- 7) wprowadza na rynek albo udostępnia na rynku, na podstawie art. 34 ust. 5 albo 6 rozporządzenia 2016/1628, silnik specjalnego przeznaczenia do montowania w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach innej niż przewidziana w tych przepisach,

- 8) wprowadza na rynek albo udostępnia na rynku, na podstawie art. 34 ust. 7 lub 8 rozporządzenia 2016/1628, silnik do montowania w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach innej niż przeznaczona dla danej kategorii silników zgodnie z tymi przepisami

– podlega administracyjnej karze pieniężnej w wysokości od 1000 do 100 000 zł za każde naruszenie.

2. Producent albo przedstawiciel producenta, którzy nie wykonują obowiązków i wymagań, o których mowa w art. 8 ust. 9, art. 9 ust. 1 zdanie trzecie, art. 10 lit. a i b, art. 31 ust. 1–4 i art. 37 ust. 1–4 rozporządzenia 2016/1628, podlegają administracyjnej karze pieniężnej w wysokości od 1000 do 100 000 zł za każde naruszenie.

3. Importer, który:

- 1) nie wykonuje obowiązków i wymagań, o których mowa w art. 11 ust. 3 i 7 i art. 12 ust. 1 zdanie drugie rozporządzenia 2016/1628,
- 2) wprowadza na rynek maszynę mobilną nieporuszającą się po drogach, w której są zamontowane silniki podlegające homologacji typu UE na mocy rozporządzenia 2016/1628, jeżeli silniki te nie uzyskały homologacji typu UE,
- 3) wprowadza na rynek maszynę mobilną nieporuszającą się po drogach z naruszeniem ograniczeń dotyczących maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach określonych w art. 34 ust. 8 rozporządzenia 2016/1628

– podlega administracyjnej karze pieniężnej w wysokości od 1000 do 100 000 zł za każde naruszenie.

4. Dystrybutor, który:

- 1) udostępnia na rynku maszynę mobilną nieporuszającą się po drogach, w której są zamontowane silniki podlegające homologacji typu UE na mocy rozporządzenia 2016/1628, jeżeli silniki te nie uzyskały homologacji typu UE,
- 2) udostępnia na rynku maszynę mobilną nieporuszającą się po drogach z naruszeniem ograniczeń dotyczących maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach określonych w art. 34 ust. 8 rozporządzenia 2016/1628

– podlega administracyjnej karze pieniężnej w wysokości od 1000 do 100 000 zł za każde naruszenie.

5. Producent oryginalnego sprzętu, który:

- 1) nie wykonuje obowiązku, o którym mowa w art. 8 ust. 9 rozporządzenia 2016/1628,

- 2) montuje silnik w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach innej niż przeznaczona dla danej kategorii silników zgodnie z art. 4 rozporządzenia 2016/1628,
- 3) wprowadza na rynek albo udostępnia na rynku maszynę mobilną nieporuszającą się po drogach, w której są zamontowane silniki podlegające homologacji typu UE na mocy rozporządzenia 2016/1628, jeżeli silniki te nie uzyskały homologacji typu UE,
- 4) wprowadza na rynek albo udostępnia na rynku maszynę mobilną nieporuszającą się po drogach z naruszeniem ograniczeń dotyczących maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach określonych w art. 34 ust. 8 rozporządzenia 2016/1628

– podlega administracyjnej karze pieniężnej w wysokości od 1000 do 100 000 zł za każde naruszenie.

6. Producent, przedstawiciel producenta, importer, dystrybutor, producent oryginalnego sprzętu lub będący jednocześnie przedsiębiorcą określonym w art. 4 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców użytkownik końcowy maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach, w której są zamontowane silniki podlegające homologacji typu UE, którzy uniemożliwiają lub utrudniają:

- 1) organowi nadzoru rynku przeprowadzenie kontroli, o której mowa w art. 33 ust. 2, albo
- 2) Dyrektorowi TDT przeprowadzenie kontroli, o której mowa w art. 26 ust. 4 rozporządzenia 2016/1628

– podlegają administracyjnej karze pieniężnej w wysokości do 30 000 zł.

**Art. 38.** 1. Administracyjne kary pieniężne za naruszenia, o których mowa w art. 37 ust. 1–5 oraz ust. 6 pkt 1, nakłada, w drodze decyzji, właściwy organ nadzoru rynku, na podstawie ustaleń udokumentowanych w protokole kontroli sporządzonym przez ten organ.

2. Administracyjne kary pieniężne za naruszenia, o których mowa w art. 37 ust. 6 pkt 2, nakłada, w drodze decyzji, Dyrektor TDT.

**Art. 39.** 1. Środki finansowe pochodzące z administracyjnych kar pieniężnych wymierzonych przez Dyrektora TDT stanowią przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

2. Środki finansowe pochodzące z administracyjnych kar pieniężnych wymierzonych przez organ nadzoru rynku stanowią dochód budżetu państwa.

## Rozdział 6

### Zmiany w przepisach obowiązujących

**Art. 40.** W ustawie z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2019 r. poz. 1355, 1501 i 1680) w art. 2 w ust. 1 po pkt 17d dodaje się pkt 17e w brzmieniu:  
„17e) wykonywanie zadań określonych w przepisach ustawy z dnia ... o systemach homologacji typu UE i nadzoru rynku silników spalinowych przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach (Dz. U. poz. ...);”.

**Art. 41.** W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2019 r. poz. 667) w art. 44 w ust. 1 w pkt 14 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 15 w brzmieniu:

„15) wykonywanie zadań określonych w przepisach ustawy z dnia ... o systemach homologacji typu UE i nadzoru rynku silników spalinowych przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach (Dz. U. poz. ...).”.

**Art. 42.** W ustawie z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2019 r. poz. 155) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w odnośniku nr 1 uchyla się pkt 23, 32, 34 i 37;
- 2) w art. 1 w ust. 1a uchyla się pkt 10.

**Art. 43.** W ustawie z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 868, 1214 i 1495) w art. 166 w ust. 1 po pkt 4a dodaje się pkt 4b w brzmieniu:

„4b) jest organem nadzoru rynku w rozumieniu przepisów ustawy z dnia ... o systemach homologacji typu UE i nadzoru rynku silników spalinowych przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach (Dz. U. poz. ...) w zakresie silników zamontowanych w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach stosowanych w ruchu zakładu górniczego;”.

## Rozdział 7

### Przepisy epizodyczne, przejściowe i końcowe

**Art. 44.** 1. Przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy dokument, o którym mowa w art. 6 ust. 4 pkt 1, nie jest wymagany, jeżeli podmiot, który złożył wniosek o wyznaczenie służby technicznej, spełnia wymagania określone w art. 45 ust. 3–7 i 9 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń

gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zmieniającego rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniającego i uchylającego dyrektywę 97/68/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 53, z późn. zm.<sup>6)</sup>), zwanego dalej „rozporządzeniem 2016/1628”, oraz załącznika XVI do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2017/654 z dnia 19 grudnia 2016 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 odnośnie do wymogów technicznych i ogólnych dotyczących wartości granicznych emisji i homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach (Dz. Urz. UE L 102 z 13.04.2017, str. 1, z późn. zm.<sup>7)</sup>).

2. Jeżeli w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy podmiot, o którym mowa w ust. 1, który został wyznaczony jako służba techniczna, nie przekaże Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego dokumentu, o którym mowa w art. 6 ust. 4 pkt 1, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego odwołuje, w drodze decyzji, wyznaczenie.

**Art. 45.** 1. Dopuszcza się wprowadzanie na rynek:

- 1) silników przejściowych w rozumieniu art. 3 pkt 32 rozporządzenia 2016/1628, zgodnie z art. 58 ust. 5–8 tego rozporządzenia;
- 2) silników zamiennych w rozumieniu art. 3 pkt 11 rozporządzenia 2016/1628, zgodnie z art. 58 ust. 10 i 11 tego rozporządzenia;
- 3) silników kategorii RLL i RLR, o których mowa w art. 4 rozporządzenia 2016/1628, zgodnie z art. 58 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia;
- 4) silników kategorii RLL, o których mowa w art. 58 ust. 9 rozporządzenia 2016/1628, zgodnie z tym przepisem.

2. Podmiot gospodarczy, który:

- 1) wprowadza na rynek silniki przejściowe w rozumieniu art. 3 pkt 32 rozporządzenia 2016/1628 i maszyny mobilne nieporuszające się po drogach, w których są montowane takie silniki, z naruszeniem przepisów art. 58 ust. 3–11 i 13 rozporządzenia 2016/1628,

---

<sup>6)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 231 z 06.09.2019, str. 29.

<sup>7)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 182 z 18.07.2018, str. 61.

2) wprowadza na rynek, na podstawie art. 58 ust. 9–11 rozporządzenia 2016/1628, silnik do montowania w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach innej niż przeznaczona dla danej kategorii silników zgodnie z tymi przepisami

– podlega administracyjnej karze pieniężnej w wysokości od 1000 do 100 000 zł za każde naruszenie.

3. Administracyjne kary pieniężne za naruszenia, o których mowa w ust. 2, nakłada, w drodze decyzji, właściwy organ nadzoru rynku, o którym mowa w art. 33 ust. 2, na podstawie ustaleń udokumentowanych w protokole kontroli sporządzonym przez ten organ.

4. Środki finansowe pochodzące z administracyjnych kar pieniężnych wymierzonych przez organ nadzoru rynku stanowią dochód budżetu państwa.

**Art. 46.** 1. Wydane na podstawie dotychczasowych przepisów:

- 1) dokumenty potwierdzające spełnienie przez typ silnika lub rodziny typów silnika wymagań w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń stosownie do dyrektywy 97/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1997 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do środków dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników spalinowych montowanych w maszynach samojezdnych nieporuszających się po drogach (Dz. Urz. WE L 59 z 27.02.1998, str. 1, z późn zm.<sup>8)</sup> – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 20, str. 17, z późn. zm.), zachowują ważność do czasu utraty ważności w przypadkach, o których mowa w art. 30 ust. 2 rozporządzenia 2016/1628;
- 2) zezwolenia wydane na podstawie przepisów wydanych na podstawie art. 10 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2019 r. poz. 155) w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki dla silników, o których mowa w art. 3 niniejszej ustawy, zachowują ważność przez okres, na który zostały wydane.

---

<sup>8)</sup> Zmiany wymienionej dyrektywy zostały ogłoszone w Dz. Urz. WE L 227 z 23.08.2001, str. 41 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 26, str. 422, Dz. Urz. WE L 35 z 11.02.2003, str. 28 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 31, str. 73, Dz. Urz. UE L 236 z 23.09.2003, str. 33, Dz. Urz. UE L 146 z 25.06.2004, str. 1 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 34, str. 341, Dz. Urz. UE L 363 z 20.12.2006, str. 368, Dz. Urz. UE L 188 z 18.07.2009, str. 14, Dz. Urz. UE L 86 z 01.04.2010, str. 29, Dz. Urz. UE L 305 z 23.11.2011, str. 1, Dz. Urz. UE L 353 z 21.12.2012, str. 80 oraz Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 53.

2. Dokumenty i zezwolenia, o których mowa w ust. 1, mogą być zmieniane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego na podstawie art. 58 ust. 2 rozporządzenia 2016/1628.

**Art. 47.** 1. Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego akta spraw, o których mowa w art. 47 ust. 1, niezwłocznie, nie później niż w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Przekazanie akt spraw, o którym mowa w ust. 1, następuje na podstawie protokołu zdawczo-odbiorczego zawierającego wykaz spraw i przekazywanych dokumentów.

**Art. 48.** 1. W latach 2020–2029 maksymalny limit wydatków budżetu państwa, w części 60, będących skutkiem finansowym niniejszej ustawy wynosi:

- 1) 2020 r. – 100 666 zł;
- 2) 2021 r. – 33 666 zł;
- 3) 2022 r. – 33 666 zł;
- 4) 2023 r. – 33 666 zł;
- 5) 2024 r. – 33 666 zł;
- 6) 2025 r. – 33 666 zł;
- 7) 2026 r. – 33 666 zł;
- 8) 2027 r. – 33 666 zł;
- 9) 2028 r. – 33 666 zł;
- 10) 2029 r. – 33 666 zł.

2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia limitu wydatków na dany rok budżetowy zostanie zastosowany mechanizm korygujący polegający na ograniczeniu kosztów związanych z wykonywaniem zadań realizowanych w ramach danego limitu wydatków, z jednoczesnym zapewnieniem ciągłości realizacji tych zadań.

3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o których mowa w ust. 1, oraz wdrożenia mechanizmu korygującego, o którym mowa w ust. 2, jest Prezes Wyższego Urzędu Górniczego.

**Art. 49.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

## UZASADNIENIE

### **1. Przedstawienie istniejącego stanu rzeczy w dziedzinie, która ma być unormowana oraz wyjaśnienie potrzeby i celu wydania aktu**

Potrzeba opracowania ustawy o systemach homologacji typu UE i nadzoru rynku silników spalinowych przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach wynika z faktu, że w dniu 6 października 2016 r. weszło w życie rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniające i uchylające dyrektywę 97/68/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 53, z późn. zm.), zwane dalej „rozporządzeniem 2016/1628”. Mimo że rozporządzenie 2016/1628 wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane, państwa członkowskie zostały zobowiązane do: powołania lub wyznaczenia organów udzielających homologacji oraz organów nadzoru rynku zgodnie z niniejszym rozporządzeniem (art. 5 ust. 1), stworzenia w prawie krajowym podstaw do powołania służby technicznej (art. 45 ust. 2) wraz z procedurami dotyczącymi ewentualnego jej ograniczenia, zawieszenia lub odwołania (art. 51 ust. 2). Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz. U. poz. 588) – które dotychczas reguluje przedmiotową kwestię – zostało opracowane zgodnie z upoważnieniem ustawowym zawartym w art. 10 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2019 r. poz. 155), zwanej dalej „ustawą SOZ”. W celu wdrożenia do prawodawstwa polskiego przepisów rozporządzenia 2016/1628 wymagane jest wydanie odrębnej ustawy. Potrzeba wydania odrębnej ustawy wynika przede wszystkim z zakresu tematyki, która ma zostać uregulowana, tj.: kwestii homologacji silników przeznaczonych dla maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach oraz ustanowienia systemu nadzoru rynku odnośnie do przestrzegania ograniczeń dotyczących dopuszczalnego poziomu spalin z ww. silników i systemu kar dla podmiotów niespełniających tych wymagań. Wprowadzenie ww. przepisów w ramach ustawy SOZ skutkowałoby stworzeniem w ramach jednego aktu prawnego dwóch równoległych systemów.



## **2. Wykazanie różnic między dotychczasowym a proponowanym stanem prawnym**

Od wejścia Polski do Unii Europejskiej (1 maja 2004 r.) organem udzielającym homologacji w zakresie silników do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach był Instytut Transportu Samochodowego wyznaczony do pełnienia ww. roli decyzją nr 1/01 Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 5 lipca 2004 r. Przedmiotowy projekt zakłada powierzenie funkcji krajowego organu homologacyjnego w tym zakresie Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego, zwanego dalej „Dyrektorem TDT”. Transportowy Dozór Techniczny, zwany dalej „TDT”, pełni funkcję jednostki dozoru technicznego zgodnie z ustawą z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2019 r. poz. 667, z późn. zm.). Od dnia 1 stycznia 2014 r. Dyrektor TDT pełni funkcję organu właściwego do spraw homologacji na terenie Polski. Jako organ mający doświadczenie i wiedzę specjalistyczną w zakresie dozoru technicznego posiada odpowiednio przygotowane kadry oraz sprzęt niezbędne do pełnienia roli organu homologacyjnego. TDT zajmuje się również oceną zgodności wprowadzanych do obrotu wyrobów z wymaganiami wybranych dyrektyw nowego podejścia m.in. tzw. dyrektywy maszynowej, dźwigowej, hałasowej urządzeń ciśnieniowych i prostych zbiorników ciśnieniowych. W trakcie prac nad przedmiotowym projektem ustawy przyjęte zostały rozwiązania organizacyjne pozwalające spełnić wymagania rozporządzenia 2016/1628 i jednocześnie wykorzystać dotychczasowe doświadczenie w zakresie procedur homologacyjnych. Odnośnie do nadzoru rynku – dotychczas był on sprawowany zgodnie z wymaganiami ustawy SOZ (rozdział 6 tej ustawy – System kontroli wyrobów). Nowy projekt zakłada stworzenie nowego systemu nadzoru rynku, specyficznego dla spełnienia wymagań zawartych w rozporządzeniu 2016/1628. Projekt przewiduje, że nadzór rynku sprawowany będzie przez organy Inspekcji Ochrony Środowiska i Prezesa Wyższego Urzędu Górniczego. Projekt zakłada również wprowadzenie sankcji dla producenta, przedstawiciela producenta, importera, dystrybutora lub producenta oryginalnego sprzętu, którzy wprowadzają do obrotu lub oddają do użytku wyrób niezgodny z wymaganiami.

Art. 1 ust. 1 stanowi, że ustawa określa zadania organów administracji publicznej i innych podmiotów w zakresie systemu homologacji typu UE i nadzoru rynku w odniesieniu do silników, o których mowa w art. 2 ust. 1 rozporządzenia 2016/1628.

Art. 2 ust. 1 określa definicje pojęć specyficznych dla ustawy.

Art. 3 odnosi się do zezwolenia na wprowadzanie silników, które są objęte ważną homologacją, oraz silników nieobjętych ważną homologacją typu UE, o których mowa w art. 34 ust. 4–8 rozporządzenia 2016/1628 (ww. artykuł rozporządzenia dotyczy włączeń ogólnych, tj. „wyjątków” – silników, dla których państwa członkowskie mogą udzielić zezwolenia na wprowadzenia na rynek, mimo że nie spełniają wymogów zawartych w przedmiotowym rozporządzeniu ze względu na ich specyfikę, np. silniki specjalnego przeznaczenia, tj. do wodowania i wyciągania łodzi ratunkowych, silniki wprowadzone na rynek na potrzeby badań w warunkach terenowych, silniki użytkowane w atmosferach potencjalnie wybuchowych).

Art. 4 stanowi, że organem wykonującym wszystkie zadania krajowego organu udzielającego homologacji, określone w przepisach rozporządzenia 2016/1628, będzie Dyrektor TDT. Dyrektor TDT będzie miał prawo wydawania zezwolenia na wprowadzanie na rynek silników, o których mowa w art. 34 ust 4–8 rozporządzenia 2016/1628.

Art. 5 stanowi, że programy monitorowania dla każdej kategorii silników są publikowane przez krajowy organ homologacji na stronie podmiotowej TDT.

Art. 6 stanowi, że organ krajowy udzielający homologacji wyznacza służbę techniczną, w drodze decyzji administracyjnej, na wniosek podmiotu ubiegającego się o wykonywanie zadań służby technicznej, po uiszczeniu przez ten podmiot opłaty – 5000 PLN. Ww. kwota za wyznaczenie służby technicznej skalkulowana została na zasadzie analogii do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110) i opłat, jakie pobiera Dyrektor TDT za uprawnienie jednostki badawczej do badań wymaganych do homologacji typu UE. Proces wyznaczania służby technicznej nie jest tylko czynnością administracyjną. Dyrektor TDT będzie musiał wykonać ocenę służby technicznej na podstawie audytu potwierdzającego zgodność (spełnienie wymagań) tej służby z procedurami określonymi na podstawie aktu delegowanego, o którym mowa w art. 48 rozporządzenia 2016/1628. Organ krajowy udzielający homologacji przed wydaniem uprawnienia przeprowadza kontrolę zainteresowanego podmiotu pod kątem spełnienia przez niego wyżej wymienionych wymagań i sporządza z tej kontroli sprawozdanie oceniające. Podkreślić należy, że opłata ta będzie opłatą jednorazową, ponoszoną przez zainteresowany podmiot jedynie na etapie uzyskiwania uprawnienia, które jest wydawane bezterminowo. Niezależnie od powyższego podmioty, które uzyskają uprawnienie, będą podlegały stałemu monitorowaniu przez organ krajowy udzielający homologacji pod kątem spełnienia stawianych im warunków.

Art. 7–10 określają odpowiednio procedury związane z ograniczeniem, odmową, zawieszeniem oraz odwołaniem wyznaczenia służby technicznej przez Dyrektora TDT. Gdy służba techniczna usunie stwierdzone uchybienia przed terminem określonym przez Dyrektora TDT w decyzji o zawieszeniu, o której mowa w art. 9, służba ta powinna o tym fakcie poinformować Dyrektora TDT, który wówczas cofa decyzję o zawieszeniu.

Art. 11 wprowadza obowiązek informowania Dyrektora TDT o zaprzestaniu działalności w kategoriach działań, do których wykonywania wyznaczona była służba techniczna.

Art. 12 określa procedury związane z przekazaniem przez zawieszoną, odwołaną lub ograniczoną w zakresie swoich kompetencji służbę techniczną dokumentacji związanej z wykonywaniem przez nią zadań.

Art. 13 daje krajowemu organowi homologacyjnemu możliwość upoważnienia służby technicznej do przeprowadzenia badań i kontroli, o których mowa w art. 26 ust. 4 rozporządzenia 2016/1628.

Zgodnie z art. 14 Dyrektor TDT za opłatą wydaje, zmienia, cofa oraz odmawia wydania albo zmiany świadectwa homologacji typu UE w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 15 i art. 16 stanowią, że wydanie lub zmiana świadectwa homologacji następuje na wniosek producenta, który jednocześnie jest obowiązany do pokrycia kosztów badań wymaganych do homologacji.

Art. 17 wskazuje, że koszty badań wymaganych do homologacji są pokrywane przez producenta.

Art. 18 wskazuje przypadki, w których następuje konieczność dokonania zmiany świadectwa homologacji typu UE.

Art. 19 i art. 20 określają procedury związane z cofnięciem oraz odmową wydania i zmiany świadectwa homologacji.

Art. 21 określa przypadki, w których Dyrektor TDT wydaje duplikaty dokumentów, o których mowa w art. 14 ust. 1.

Art. 22 daje Dyrektorowi TDT kompetencję do ustalania wymogów dotyczących badań, o których mowa w art. 19 ust. 1.

Art. 23 określa wysokości opłat za wydanie i zmianę świadectwa homologacji typu UE oraz za wydanie duplikatu świadectwa homologacji typu UE.

Art. 24–26 oraz art. 28 określają przesłanki i zasady wydania zezwoleń na tymczasowe wprowadzanie na rynek silników, o których mowa w art. 34 ust. 4 rozporządzenia 2016/1628, oraz zezwoleń na wprowadzanie na rynek silników, o których mowa w art. 34 ust. 5–8 rozporządzenia 2016/1628.

Art. 27 i art. 29 określają przesłanki odmowy wydania zezwoleń, o których mowa w art. 24 ust. 1 pkt 1 i 2.

Art. 30 wskazuje, że koszty badań wymaganych do wydania zezwoleń, o których mowa w art. 24 ust. 1 pkt 1 i 2, pokrywa wnioskodawca.

Art. 31 określa wysokość opłat za wydanie ww. zezwoleń oraz ich duplikatów. Są one tej samej wysokości co opłaty za wydanie świadectwa homologacji. Przepis ten stanowi jednocześnie, że opłaty te stanowią przychód TDT.

Art. 32 nakłada na podmioty gospodarcze oraz producentów oryginalnego sprzętu obowiązek udostępniania Dyrektorowi TDT w trakcie procedury uzyskania, zmiany, cofnięcia świadectwa homologacji lub zezwolenia na wprowadzenie na rynek informacji niezbędnych do realizacji jego działań.

Art. 33–36 dotyczą systemu nadzoru rynku.

W art. 33 wskazane zostały instytucje, które mają pełnić rolę organów nadzoru rynku – organy Inspekcji Ochrony Środowiska (IOŚ) oraz Prezes Wyższego Urzędu Górniczego (WUG), wraz z określeniem zakresu ich kompetencji odnośnie do kontroli poszczególnych rodzajów silników. IOŚ będzie organem nadzoru rynku w odniesieniu do silników przeznaczonych do montażu oraz silników zamontowanych w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach, natomiast WUG będzie organem nadzoru rynku w zakresie silników zamontowanych w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach stosowanych w ruchu zakładu górnictwa. Tak więc, z wyjątkiem silników stosowanych w ruchu zakładu górnictwa, silniki będą podlegały nadzorowi IOŚ. Ponieważ zgodnie z art. 5 ust. 5 rozporządzenia 2016/1628 państwa członkowskie organizują oraz prowadzą nadzór rynku i kontrole silników na rynku zgodnie z rozdziałem III rozporządzenia (WE) nr 765/2008, niezbędne jest zapewnienie, aby do nadzoru rynku ww. silników miały zastosowanie przepisy ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2019 r. poz. 544, z późn. zm.).

Art. 34 określa zadania Prezesa UOKiK jako organu monitorującego funkcjonowanie systemu nadzoru rynku.

W art. 35 zostały wskazane przepisy ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, które będą miały zastosowanie w sprawach dotyczących kontroli i postępowań administracyjnych w systemie nadzoru rynku oraz współpracy między organami nadzoru rynku a organami Krajowej Administracji Skarbowej.

Art. 36 nakłada na podmioty gospodarcze oraz producentów oryginalnego sprzętu obowiązek udostępniania organom nadzoru rynku w trakcie procedury kontroli oraz na potrzeby postępowań, o których mowa w art. 33 ust. 2 projektu, informacji niezbędnych do realizacji ich działań.

Art. 37 i art. 38 dotyczą administracyjnych kar pieniężnych za naruszenie przepisów rozporządzenia 2016/1628.

Art. 37 wymienia naruszenia, za które nakładana jest kara pieniężna w wysokości od 1000 do 100 000 zł.

Zgodnie z art. 38 postępowanie w sprawie nałożenia kar wszczynane będzie i kary nakładane będą w drodze decyzji administracyjnej przez właściwy organ krajowy, tj. Dyrektora TDT oraz właściwy organ nadzoru rynku.

Art. 39 określa, czyj przychód będą stanowiły środki pochodzące z kar. Zgodnie z nim środki finansowe pochodzące z kar pieniężnych wymierzonych przez organ krajowy udzielający homologacji stanowią przychód TDT, natomiast środki finansowe pochodzące z kar pieniężnych wymierzonych przez organ nadzoru rynku stanowią przychód budżetu państwa. Odnośnie do kar nakładanych przez TDT przyjęte rozwiązanie wynika z art. 55 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym. TDT jest państwową osobą prawną finansowo autonomiczną, ze względu na charakter wykonywanych zadań. W związku z powyższym koszty działalności TDT są pokrywane z przychodów TDT. Ustawodawca przydzielił TDT własne dochody i ustanowił odrębną regulację gospodarowania tymi środkami publicznymi. Do istoty samodzielnej gospodarki finansowej TDT należy również pokrywanie kosztów jego działalności (w tym przypadku kosztów związanych z wykonywaniem wszystkich zadań organu udzielającego homologacji i zezwolenia) z przychodów własnych. Podstawą gospodarki finansowej TDT jest roczny plan finansowy TDT (ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym), zgodnie z art. 30 i art. 31 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, z późn. zm.). Zweryfikowany zysk TDT przeznacza w 30% na wpłatę do budżetu państwa. Analogiczne rozwiązanie do zaproponowanego w przedmiotowym projekcie, a dotyczące

przeznaczania środków pochodzących z kar administracyjnych, funkcjonuje na podstawie art. 140n ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którym środki finansowe pochodzące z kar związanych z homologacją wymierzane przez Dyrektora TDT stanowią przychód TDT. Ponadto należy zauważyć, że w ustawodawstwie polskim, poza wskazanym wyżej przykładem, istnieją również inne akty prawne, które wprowadzają rozwiązanie, że kara pieniężna stanowi dochód podmiotu innego niż Skarb Państwa, np.: art. 65 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475, z późn. zm.) – kary pieniężne stanowią dochód organizatora publicznego transportu drogowego oraz art. 37d ust. 11 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1945, z późn. zm.) – kary pieniężne stanowią dochód gminy.

Art. 40–43 dotyczą zmian w przepisach już obowiązujących.

Art. 44 stanowi przepis przejściowy, zgodnie z którym przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy podmiot, który złożył wniosek o wyznaczenie jako służba techniczna, spełnia wymagania określone w art. 45 ust. 3–7 i 9 rozporządzenia 2016/1628.

Art. 45 to przepis przejściowy wynikający z art. 58 rozporządzenia 2016/1628 zezwalającego na wprowadzanie na rynek silników przejściowych, silników zamiennych oraz silników kategorii RLL i RLR do terminów określonych w odpowiednich przepisach art. 58 rozporządzenia 2016/1628.

Art. 46 stanowi, że wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy świadectwa homologacji typu oraz zezwolenia na wprowadzanie silników zachowują ważność.

Art. 47 wskazuje, że Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego maksymalnie w terminie 14 dni przekaże Dyrektorowi TDT akta spraw, o których mowa w art. 47 ust. 1.

Art. 48 określa maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy oraz wprowadza tzw. mechanizm korygujący. Zadania wynikające z przedmiotowego projektu realizowane przez IOŚ będą realizowane w ramach dodatkowych środków i etatów przewidzianych przez ustawę z dnia 20 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o Inspekcji Ochrony Środowiska oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1479), w związku z czym przedmiotowy projekt nie przewiduje dodatkowych środków dla IOŚ. Projekt przewiduje natomiast dodatkowe środki dla WUG. W związku z powyższym jako organ właściwy do

monitorowania wykorzystania ww. limitu wydatków został wskazany Prezes Wyższego Urzędu Górniczego.

Art. 49 wskazuje termin wejścia w życie ustawy – 30 dni od dnia ogłoszenia.

### **3. Charakterystyka i ocena przewidywanych, związanych z wejściem w życie aktu skutków prawnych, w tym w szczególności dotyczących ograniczenia uznaniowości i uproszczenia stosowanych procedur**

Wejście w życie rozporządzenia 2016/1628 umożliwi jednolite stosowanie jego przepisów we wszystkich państwach członkowskich UE.

W myśl przepisów § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt ustawy nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowana ustawa nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt ustawy z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych, stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), został umieszczony na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia. Ww. data wejścia w życie ma na celu umożliwienie polskiemu organowi udzielającemu homologacji (jakim jest Dyrektor TDT) wydanie służbie technicznej zezwolenia na przeprowadzanie procesów homologacji również na etap V, o którym mowa w załączniku nr II do rozporządzenia 2016/1628. Biorąc

pod uwagę, że wejście w życie projektowanego rozporządzenia umożliwi pełną implementację przepisów rozporządzenia 2016/1628, zasadne wydaje się odejście od zasady wyznaczania terminów określonej w uchwale nr 20 Rady Ministrów z dnia 18 lutego 2014 r. w sprawie zaleceń ujednoczenia terminów wejścia w życie niektórych aktów normatywnych (M.P. poz. 205).

Projekt wpływa na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorców. Szczegółowe informacje w tym zakresie zostały zawarte w pkt 7 OSR.



<p><b>Nazwa projektu</b> Ustawa o systemach homologacji typu UE i nadzoru rynku silników spalinowych przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Bogdan Oleksiak – Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, tel. 22 630 12 40</p>	<p><b>Data sporządzenia: 11 lutego 2020 r.</b></p> <p><b>Źródło:</b> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniające i uchylające dyrektywę 97/68/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 53, z późn. zm.)</p> <p><b>Nr w wykazie prac</b> <b>UC16</b></p>
--	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Opracowanie ustawy o systemach homologacji typu UE i nadzoru rynku silników spalinowych przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach jest niezbędne do zapewnienia zgodności polskiego prawodawstwa z prawodawstwem unijnym i wynika z faktu, że w dniu 6 października 2016 r. weszło w życie rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniające i uchylające dyrektywę 97/68/WE (Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 53, z późn. zm.), zwane dalej „rozporządzeniem 2016/1628”. Mimo że rozporządzenie 2016/1628 wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane, państwa członkowskie zostały zobowiązane do powołania lub wyznaczenia organów udzielających homologacji oraz organów nadzoru rynku zgodnie z niniejszym rozporządzeniem (art. 5 ust. 1), stworzenia w prawie krajowym podstaw do powołania służby technicznej (art. 45 ust. 2) wraz z procedurami dotyczącymi ewentualnego jej ograniczenia, zawieszenia lub odwołania (art. 51 ust. 2). W związku z wydawanymi przez organ udzielający homologacji decyzjami państwa członkowskie zostały również zobowiązane do wskazania środków odwoławczych przysługujących stronie na mocy przepisów obowiązujących w danych państwach członkowskich oraz o terminach mających zastosowanie w odniesieniu do środków zaradczych (art. 41 ust. 2 lit. b) oraz do określenia sankcji (art. 57 ust. 1) za naruszenie przepisów rozporządzenia 2016/1628. Ponadto na państwa członkowskie został nałożony obowiązek zezwalania na wprowadzanie na rynek wyłącznie silników objętych ważną homologacją (art. 5 ust. 3) oraz monitorowania emisji z silników w trakcie eksploatacji (art. 19). Wdrożenie ww. przepisów jest niezbędne do zapewnienia zgodności polskiego prawodawstwa z prawodawstwem unijnym, a tym samym do zapobiegania powstania utrudnień dla polskich przedsiębiorców w funkcjonowaniu na rynku unijnym oraz uniknięcia nałożenia na Polskę kar za niewdrożenie przepisów unijnych. W celu wdrożenia do prawodawstwa polskiego przepisów rozporządzenia 2016/1628 wymagane jest wydanie odrębnej ustawy. Przedmiotowy projekt zakłada rozdzielanie władzy homologacyjnej oraz placówki technicznej. Takie podejście umożliwia rozporządzenie 2016/1628. Zostało ono zastosowane w pierwotnym projekcie przedłożonym przez ówczesnego wnioskodawcę projektu, tj. Ministerstwo Przedsiębiorczości i Technologii. Po przejściu omawianego projektu UC94 przez ministra właściwego do spraw transportu podejście to jest kontynuowane. Omawiana zmiana stanowić będzie swoisty gwarant transparentności wykonywania samych badań oraz wydawania świadectw homologacji, mimo że obecnie są to przesłanki jedynie potencjalne. W ocenie projektodawcy takie rozdzielanie kompetencji wpłynie w sposób pozytywny na zaufanie obywateli do organów państwa, w szczególności przedsiębiorców. Poza tym od dnia 1 stycznia 2014 r. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, zwany dalej „Dyrektorem TDT”, jest polską władzą homologacyjną. W świetle powyższego w zupełności zasadne wydaje się powierzenie Dyrektorowi TDT, z uwagi na jego wieloletnie doświadczenie w dziedzinie, kompetencji do udzielania homologacji w drodze niniejszej ustawy.

W projekcie ustawy zostanie stworzony system nadzoru rynku – organom Inspekcji Ochrony Środowiska (IOŚ) oraz Prezesowi Wyższego Urzędu Górniczego zostaną przyznane odpowiednie uprawnienia i kompetencje. Ukonstytuowanie organów nadzoru rynku wynika z samego rozporządzenia 2016/1628. Co istotne, w aktualnie obowiązującym porządku prawnym w opisanym zakresie nie funkcjonują organy nadzoru rynku.

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz. U. poz. 588),

które reguluje przedmiotową kwestię, zostało opracowane zgodnie z upoważnieniem ustawowym zawartym w art. 10 ustawy SOZ. Aby wdrożyć do prawodawstwa polskiego przepisy rozporządzenia 2016/1628, wymagane jest wydanie odrębnej ustawy. Potrzeba wydania odrębnej ustawy wynika przede wszystkim z zakresu tematyki, która ma zostać uregulowana, tj.: kwestii homologacji silników przeznaczonych dla maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach oraz ustanowienia systemu nadzoru rynku odnośnie do przestrzegania ograniczeń dotyczących dopuszczalnego poziomu spalin z ww. silników i systemu kar dla podmiotów niespełniających tych wymagań. Wdrożenie ww. przepisów w ramach ustawy SOZ skutkowałoby stworzeniem w ramach jednego aktu prawnego dwóch równoległych systemów, co jest niezgodne z polskimi zasadami techniki prawodawczej. Od wejścia Polski do Unii Europejskiej (1 maja 2004 r.) organem udzielającym homologacji był Instytut Transportu Samochodowego wyznaczony decyzją nr 1/01 Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 5 lipca 2004 r. Przedmiotowy projekt zakłada powierzenie funkcji organu homologacyjnego Dyrektorowi TDT, jako organowi posiadającemu wieloletnie doświadczenie w zakresie wydawania świadectw homologacji, który będzie miał również możliwość wyznaczyć służbę techniczną.

Do postępowania przed Dyrektorem TDT będzie się stosować przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256). Dyrektor TDT na ww. podstawie będzie wydawał decyzje administracyjne. Od niniejszych decyzji będzie służyć odwołanie do organu drugiej instancji, którym w przedmiotowym przypadku jest minister właściwy do spraw transportu. Projekt zakłada stworzenie nowego systemu nadzoru rynku, specyficznego dla wypełnienia wymagań zawartych w rozporządzeniu 2016/1628 (dotychczas nadzór rynku w zakresie silników spalinowych do maszyn nieporuszających się po drogach funkcjonował w ramach ustawy SOZ). Projekt przewiduje, że nadzór rynku będzie sprawowany przez organy IOŚ oraz Prezesa Wyższego Urzędu Górniczego. Projekt przewiduje również wprowadzenie sankcji dla producenta, importera, dystrybutora lub producenta oryginalnego sprzętu, którzy wprowadzają do obrotu lub oddają do użytku wyrób niezgodny z wymaganiami. Dotychczas dyrektywa 97/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1997 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do środków dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników spalinowych montowanych w maszynach samojednych nieporuszających się po drogach (Dz. Urz. WE L 59 z 27.02.1998, s. 1, z późn. zm. – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 20. str. 17, z późn. zm.), zwana dalej „dyrektywą 97/68/WE, nie przewidywała ustanowienia przez państwa członkowskie sankcji za wprowadzanie do obrotu silników nieposiadających świadectw homologacji. Dyrektywa ta zobowiązywała jednak państwa członkowskie swoją ogólną formułą do wprowadzania do obrotu wyłącznie silników homologowanych. W Polsce sankcje za wprowadzenie do obrotu lub oddanie do użytku wyrobu niezgodnego z wymaganiami określała ustawa SOZ oraz ustawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku. Skutkiem wejścia w życie niniejszej ustawy będzie dostosowanie polskiego prawodawstwa do prawodawstwa unijnego i zachowanie ich zgodności. Projekt ustawy nie zawiera regulacji wykraczających poza zmiany wymagane przez prawodawstwo unijne oraz nie wprowadza regulacji dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń, są one bowiem określone obowiązującymi bezpośrednio przepisami rozporządzenia 2016/1628.

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Wszystkie zobowiązane kraje wdrażają przepisy unijne.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Organy udzielające homologacji Dyrektor TDT i służba techniczna	Rocznie udzielanych będzie kilka homologacji (około 5)	Transportowy Dozór Techniczny (TDT)	Z uwagi na fakt, że tego typu silniki produkcji europejskiej są homologowane poza naszymi granicami, szacuje się, że Dyrektor TDT będzie wydawał niewielką liczbę świadectw homologacyjnych – rocznie około 5. TDT obecnie posiada personel zajmujący się wydawaniem świadectw homologacji posiadający doświadczenie zawodowe w tej dziedzinie. Ewentualne szkolenia pracowników TDT odbyłyby się w ramach wewnętrznego systemu podnoszenia kwalifikacji pracowników i nie będą generować dodatkowych kosztów. Z uwagi na fakt, że świadectwo homologacji byłoby wydawane na podstawie dokumentacji z czynności przeprowadzanych przez służby techniczne, obecnie nie jest przewidywany zakup sprzętu w tym zakresie. Odnośnie do wprowadzania na rynek silników typu RLL i RLR w opinii Urzędu Transportu Kolejowego będą to sytuacje wyjątkowe i nie będą generowały dodatkowych kosztów. Projekt przewiduje, że wyznaczenie

			<p>służby technicznej nastąpi w drodze decyzji administracyjnej, po uiszczeniu opłaty w wysokości 5000 zł. Przyjęta kwota za wyznaczenie służby technicznej, o której mowa w art. 6 ust. 1 projektu, skalkulowana została na zasadzie analogii do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110) i opłat, jakie już obecnie pobiera Dyrektor TDT za uprawnienie jednostki badawczej do badań homologacyjnych. Ponadto proces wyznaczania służby technicznej nie będzie tylko czynnością administracyjną. Dyrektor TDT będzie przeprowadzał ocenę służby technicznej na podstawie audytu potwierdzającego zgodność (spełnienie wymagań) tej służby z procedurami określonymi na podstawie aktu delegowanego, o którym mowa w art. 45 rozporządzenia 2016/1628, oraz odpowiednich norm – w zależności od kategorii działań, do których zostały wyznaczone. Organ homologacyjny przed wydaniem uprawnienia przeprowadza kontrolę zainteresowanego podmiotu pod kątem spełnienia przez niego wyżej wymienionych wymagań i sporządza z tej kontroli sprawozdanie oceniające. Podkreślić należy, że opłata ta będzie opłatą jednorazową, ponoszona przez zainteresowany podmiot jedynie na etapie uzyskiwania uprawnienia, które jest wydawane bezterminowo. Ponadto opłata ta stanowi maksymalną kwotę, jaką może ponieść podmiot wnoszący o wyznaczenie go jako służby technicznej. Niezależnie od powyższego podmioty, które uzyskają uprawnienie, będą podlegały stałemu monitorowaniu przez organ homologacyjny pod kątem spełnienia stawianych im warunków. Za czynności dokonane w ramach nadzoru projektowana regulacja nie przewiduje żadnych dodatkowych opłat. Dyrektor TDT będzie pokrywał ewentualne koszty zleconych przez siebie kontroli i badań, o których mowa w art. 13 przedmiotowego projektu. Ich koszty na tym etapie są niemożliwe do oszacowania.</p> <p>W obecnie funkcjonującym w Polsce systemie homologacji pojazdów funkcjonuje 15 jednostek badawczych. Przewiduje się, że w Polsce w ramach projektowanych regulacji w pierwszym roku będą funkcjonowały 4 służby techniczne, a w kolejnych latach będzie przybywała 1 służba techniczna rocznie.</p>
Instytut Transportu Samochodowego (ITS) – dotychczasowa służba techniczna oraz organ udzielający homologacji	1	ITS	<p>Zadania realizowane przez ITS w okresie ważności uprawnienia do pełnienia roli władzy homologacyjnej oraz służby technicznej wiązały się z marginalnymi kosztami w stosunku do dochodów. Związane jest to z faktem, że na chwilę obecną brak jest w Polsce zakładów produkcyjnych dedykowanych silnikom do maszyn nieporuszających się po drogach. Brak jest też zainteresowania przedmiotową materią. W ostatnim czasie ITS nie prowadził żadnych badań homologacyjnych w omawianym zakresie. Nie zostało też wydane żadne świadectwo homologacji.</p> <p>Jednocześnie, w przypadku wnioskowania przez ITS o wyznaczenie jako służba techniczna w zakresie silników do maszyn nieporuszających się po drogach, należy stwierdzić, że ITS już obecnie jest przygotowany technicznie do realizowania badań homologacyjnych w tym zakresie, bowiem posiada uprawnienia do prowadzenia badań homologacyjnych pojazdów należących do kategorii M, N, O T, C, R S oraz L, do których</p>

			wymagane jest tożsame zaplecze techniczno-sprzętowe. Ewentualnie więc ponoszone koszty związane z wnioskowaniem o wyznaczenie jako służba techniczna będą stanowiły jedynie koszty administracyjne.
Organy nadzoru rynku: organy IOŚ i Prezes Wyższego Urzędu Górniczego	Dokładna liczba kontroli jest trudna do oszacowania ze względu na różnorodność rynku. Niemniej planuje się, że Wyższy Urząd Górniczy (WUG) wykona 8–10 kontroli rocznie obejmujących około 16 typów silników, a IOS wykona około 60 kontroli rocznie w odniesieniu do około 60–90 typów silników.	Przepisy projektu ustawy/instytucje wskazane w projekcie jako organy nadzoru rynku	Przewiduje się zwiększenie obowiązków kontrolnych organów nadzoru rynku w zakresie homologacji silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach. Projekt nie przewiduje wprowadzenia powszechnej kontroli. Powyższe założenie wynika z braku twardych przesłanek, aby sądzić, że rynek silników spalinowych do maszyn nieporuszających się po drogach jest szczególnie wrażliwy i może generować ryzyko licznych nieprawidłowości. Jednocześnie należy zaznaczyć, że w przypadku wykrycia licznych nieprawidłowości należałoby rozważyć wzmocnienie kontroli, a tym samym zwiększenie przewidzianych na nie środków. Ministerstwo Infrastruktury szacuje, że na rynku funkcjonuje około 1,5–2 mln maszyn z silnikami podlegającymi wymogom rozporządzenia 2016/1628. WUG i IOŚ w ramach pełnienia roli organów nadzoru rynku w zakresie silników do maszyn nieporuszających się po drogach poniosą następujące koszty: <b>Organy IOŚ:</b> Realizacja przez IOŚ zadań organu nadzoru rynku wynikających z przedmiotowego projektu nastąpi w ramach dodatkowych środków i etatów przewidzianych przez ustawę z dnia 20 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o Inspekcji Ochrony Środowiska oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1479), <u>tak więc projektowana ustawa nie będzie przewidywała dodatkowych środków dla IOŚ.</u> <b>WUG:</b> Suma kosztów do poniesienia w pierwszym roku przeprowadzania kontroli, tj. 2020 r., to 100 666 zł (w tym koszty inwestycyjne 67 000 zł), następnie corocznie koszty te wynosiłyby 33 666 zł. <b>Łączna suma za lata 2020–2029: 403 660 zł.</b> Powyższe wyliczenia obejmują: koszty inwestycyjne – szkoleń dla 4 pracowników zajmujących się nadzorem – 10 000 zł, zakup przyrządów pomiarowych – 27 000 zł, badania specjalistyczne – 30 000 zł oraz koszty operacyjne – materiały biurowe dla 4 pracowników – 2400 zł, serwis i legalizacja przyrządów – 1266 zł i ekspertyzy – 30 000 zł.
Producenci silników spalinowych przeznaczonych do zamontowania w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach	W Polsce nie ma obecnie producentów tego typu silników.	TDT	Producenci silników będą podlegać nowym zasadom w zakresie homologacji silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach. Może się to wiązać z podniesieniem kosztów związanych z wydaniem świadectwa homologacji oraz przeprowadzeniem badań homologacyjnych. Na producenta lub importera albo dystrybutora nieprzestrzegających przepisów rozporządzenia 2016/1628 mogą być również nałożone kary, do 100 000 zł, uwzględniając m.in. stopień i okoliczności naruszenia przepisów rozporządzenia 2016/1628 i projektowanej ustawy.
Producenci maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach	Kilku producentów (dokładna liczba nie jest możliwa do oszacowania ze względu na	Informacje uzyskane na spotkaniu z interesariuszami w ówczesnym Ministerstwie	Producenci maszyn będą podlegać nowym zasadom w zakresie homologacji silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach. Może się to wiązać z poniesieniem kosztów związanych z wydaniem świadectwa homologacji oraz przeprowadzeniem badań homologacyjnych. Na producenta lub

	różnorodność rynku)	Gospodarki w 2014 r. podczas przygotowania Stanowiska Rządu do rozporządzenia 2016/1628	importera albo dystrybutora nieprzestrzegających przepisów rozporządzenia 2016/1628 mogą być również nałożone kary do 100 000 zł, uwzględniając m.in. stopień i okoliczności naruszenia przepisów rozporządzenia 2016/1628 i projektowanej ustawy.
--	---------------------	---	--

### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt został zamieszczony na stronie BIP RCL. W ramach rządowego procesu legislacyjnego projekt w dniu 17 maja 2017 r. został przekazany do konsultacji publicznych z następującymi podmiotami:

- 1) Polskim Komitetem Normalizacyjnym;
- 2) Krajową Izbą Gospodarczą;
- 3) Centralnym Instytutem Ochrony Pracy – Państwowym Instytutem Badawczym;
- 4) Naczelną Organizacją Techniczną;
- 5) Pracodawcami Rzeczypospolitej Polskiej;
- 6) Konfederacją LEWIATAN;
- 7) Urzędem Dozoru Technicznego;
- 8) Instytutem Transportu Samochodowego;
- 9) Głównym Inspektoratem Ochrony Środowiska;
- 10) Bussines Center Club;
- 11) Stowarzyszeniem Inspektorów Pracy RP;
- 12) Związkiem Przedsiębiorców i Pracodawców;
- 13) Stowarzyszeniem Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych;
- 14) Ogólnopolską Izbą Gospodarczą Drogownictwa;
- 15) Polską Izbą Przemysłowo-Handlową Budownictwa;
- 16) Polskim Związkiem Pracodawców Budownictwa;
- 17) Polskim Centrum Akredytacji;
- 18) POL-MOT Holding S.A.;
- 19) Przemysłowym Instytutem Motoryzacji PIMOT;
- 20) Polską Organizacją Handlu i Dystrybucji;
- 21) Instytutem Mechanizacji Budownictwa i Górnictwa Skalnego IMBIGS;
- 22) Andoria-Mot Sp. z o.o.;
- 23) Radą Dialogu Społecznego;
- 24) Polskim Towarzystwem Naukowym Silników Spalinowych;
- 25) Polskim Instytutem Spalania;
- 26) Państwową Inspekcją Pracy;
- 27) Urzędem Transportu Kolejowego;
- 28) Wyższym Urzędem Górnictwa;
- 29) Urzędem Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

Termin na zgłaszanie uwag wynosił 21 dni.

Żaden z podmiotów nie zgłosił zainteresowania pracami nad ww. projektem na podstawie ww. ustawy.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy został opublikowany na stronie Rządowego Centrum Legislacji w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny”.

### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2019 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
<b>Dochody ogółem</b>	<b>0,127</b>	<b>0,068</b>	<b>0,069</b>	<b>0,071</b>	<b>0,072</b>	<b>0,073</b>	<b>0,074</b>	<b>0,075</b>	<b>0,077</b>	<b>0,078</b>	<b>0,079</b>	<b>0,863</b>

budżet państwa	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,038
JST	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003	0,004	0,004	0,004	0,037
WUG	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TDT	0,086	0,026	0,026	0,026	0,026	0,026	0,026	0,026	0,026	0,026	0,026	0,347
NFZ	0,007	0,007	0,007	0,007	0,007	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008	0,009	0,083
FUS	0,027	0,027	0,028	0,029	0,029	0,030	0,031	0,032	0,032	0,033	0,034	0,331
FP	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,003	0,003	0,003	0,003	0,026
<b>Wydatki ogółem</b>	<b>0,221</b>	<b>0,141</b>	<b>0,143</b>	<b>0,146</b>	<b>0,149</b>	<b>0,168</b>	<b>0,154</b>	<b>0,157</b>	<b>0,160</b>	<b>0,164</b>	<b>0,183</b>	<b>1,786</b>
budżet państwa (WUG) <sup>1)</sup>	0,101	0,034	0,034	0,034	0,034	0,034	0,034	0,034	0,034	0,034	0,034	0,437
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
TDT	0,120	0,107	0,110	0,112	0,115	0,134	0,121	0,124	0,127	0,130	0,149	1,349
<b>Saldo ogółem</b>	<b>-0,094</b>	<b>-0,072</b>	<b>-0,074</b>	<b>-0,075</b>	<b>-0,077</b>	<b>-0,095</b>	<b>-0,080</b>	<b>-0,082</b>	<b>-0,084</b>	<b>-0,086</b>	<b>-0,104</b>	<b>-0,923</b>
budżet państwa	-0,098	-0,031	-0,030	-0,030	-0,030	-0,030	-0,030	-0,030	-0,030	-0,030	-0,030	-0,399
JST	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003	0,004	0,004	0,004	0,037
WUG	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TDT	-0,034	-0,081	-0,083	-0,086	-0,089	-0,108	-0,095	-0,098	-0,101	-0,104	-0,123	-1,001
NFZ	0,007	0,007	0,007	0,007	0,007	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008	0,009	0,083
FUS	0,027	0,027	0,028	0,029	0,029	0,030	0,031	0,032	0,032	0,033	0,034	0,331
FP	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,003	0,003	0,003	0,003	0,026

<sup>1)</sup>Budżet państwa: **WUG** – wydatki WUG są finansowane z części 60.

Źródła finansowania zadań TDT: pozyskane z opłat w związku z wykonywaniem zadań organu homologacyjnego:

- 1) opłata za wydanie świadectwa homologacji;
- 2) opłata za zmianę świadectwa homologacji;
- 3) opłata za wydanie duplikatu świadectwa homologacji;
- 4) wyznaczenie służby technicznej.

Źródła finansowania

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

W konsultacjach TDT, który zgodnie z projektem ma zostać organem homologacyjnym, nie zgłosił zapotrzebowania na zwiększenie funduszy na nowe badania, szkolenie pracowników, zakup sprzętu. TDT szacuje, że rocznie będzie wydawanych około 5 świadectw homologacji. Dotychczas, w ramach czynności homologacyjnych związanych z dyrektywą 97/68/WE, w ITS nie była stosowana praktyka wydzielania kosztów udzielania samej homologacji (w gestii władzy homologacyjnej) i kosztów badań homologacyjnych (w gestii placówki technicznej), gdyż wszystkie te działania wykonywał jeden podmiot. Z klientami zainteresowanymi homologacją silników zawierano jedną umowę łączącą w sobie obie te grupy kosztów. Umowną cenę takich badań ustalano na podstawie kalkulacji przewidywanych kosztów badania, uwzględniając ich pracochłonność i koszty materiałowe.

Projekt zakłada wprowadzenie opłat za czynności związane z wydaniem świadectwa homologacji oraz zezwoleniem na wprowadzenie na rynek silników, o których mowa w art. 34 ust. 4–8 rozporządzenia 2016/1628 (ww. przepisy dotyczą włączeń ogólnych „wyjątków”, tj. silników, dla których państwa członkowskie mogą udzielić zezwolenia na wprowadzenia na rynek, mimo że nie spełniają wymogów zawartych w przedmiotowym rozporządzeniu ze względu na ich specyfikę, np. silników specjalnego przeznaczenia – do wodowania i wyciągania łodzi ratunkowych lub silników typu RLL lub RLR). Zaproponowane wysokości opłat za czynności związane z wydawaniem decyzji zostały obliczone zgodnie z zasadami stosowanymi do obliczania opłat za czynności jednostek dozoru technicznego obowiązującymi na

podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 26 listopada 2010 r. w sprawie wysokości opłat za czynności jednostek dozoru technicznego (Dz. U. z 2016 r. poz. 696). Za podstawę obliczenia przyjęta została opłata, o której mowa w § 5 ww. rozporządzenia, tj. kwota 116 zł za godzinę pracy pracownika TDT. Średni czas pracy potrzebny na sprawdzenie i przygotowanie dokumentacji oraz pozostałe czynności związane z wydaniem przez Dyrektora TDT świadectwa homologacji dla jednego silnika powinien wynieść średnio ok. 7 godzin pracy jednego pracownika TDT. Zgodnie z tymi założeniami zaproponowana została opłata za czynności związane z wydaniem świadectwa homologacji lub zezwolenia na wprowadzenie na rynek w wysokości 800 zł (do szacunków przyjęto, że rocznie będzie wydawanych 5 świadectw homologacji) oraz opłata za czynności związane ze zmianą ww. dokumentów w wysokości połowy tej kwoty, tj. 400 zł (do szacunków przyjęto wydawanie rocznie 5 zmian świadectw homologacji). Za wydanie duplikatu świadectwa homologacji lub zezwolenia na wprowadzenie na rynek zaproponowana została taka sama kwota jak za wydanie duplikatu księgi rewizyjnej urzędnika, o której mowa w § 7 ww. rozporządzenia, tj. kwota 65 zł (zgodnie z przyjętymi założeniami 2 duplikaty rocznie). Wykonywanie zadań związanych z udzielaniem świadectwa homologacji i zezwolenia na wprowadzenie na rynek nie będzie finansowane ze środków publicznych, ale ze środków własnych TDT. Podmiot ubiegający się o udzielenie homologacji lub zezwolenia na wprowadzenie na rynek poniesie opłatę 800 zł za świadectwo/zezwole nie na silnik (typ, rodzinę silników), co w stosunku rocznym wyniesie 4000 zł. Koszt pracy jednego pracownika TDT, który będzie zajmował się wszystkimi aspektami udzielania świadectwa homologacji, przy uwzględnieniu kosztów jego zatrudnienia oraz wyposażenia i utrzymania stanowiska pracy, wyniesie średniorocznie brutto 0,123 mln zł rocznie (wynagrodzenie łącznie ze składkami ZUS, FUS, ZFŚS, PEFRON, Internet, usługi telekomunikacyjne, materiały eksploatacyjne, laptop oraz urządzenie wielofunkcyjne). Wszystkie te koszty zostaną pokryte ze środków uzyskanych z wydania świadectwa homologacji, zmianę świadectwa homologacji czy wydania duplikatu świadectwa homologacji, jak również ze środków własnych TDT. Podkreślić należy, że opisane powyżej koszty związane z wykonywaniem nowych zadań wynikających z przedmiotowej ustawy nie będą stanowiły nowych kosztów, gdyż nie jest przewidziane zatrudnianie nowych pracowników. Do wykonywania nowych zadań w TDT nastąpi wewnętrzne „przesunięcie pracownika”, a koszty związane z jego zatrudnieniem (choć aktualnie ponoszone w TDT) ponoszone będą w zupełności z innej części budżetu TDT. Dlatego dla zachowania pełnej transparentności wydatkowania środków publicznych i wykazania przepływów w budżecie TDT związanych z planowanym rozszerzeniem kompetencji projektodawca zdecydował się na przedstawienie w OSR kosztów związanych z ww. pracownikiem.

Natomiast koszty związane z wyznaczeniem służby technicznej przez organ udzielający homologacji będą pokrywane z opłaty, jaką będzie ponosić służba techniczna za jej wyznaczenie. Opłata ta będzie opłatą jednorazową, ponoszona przez zainteresowany podmiot jedynie na etapie uzyskiwania uprawnienia, które jest wydawane bezterminowo. W obecnie funkcjonującym w Polsce systemie homologacji pojazdów funkcjonuje 15 jednostek badawczych. Przewiduje się, że w Polsce w ramach projektowanych regulacji w pierwszym roku będą funkcjonowały 4 służby techniczne, a w kolejnych latach będzie przybywała 1 służba techniczna rocznie.

Odnośnie do kosztów ponoszonych przez organy nadzoru rynku:

a) zadania wynikające z przedmiotowego projektu realizowane przez IOŚ będą realizowane w ramach dodatkowych środków i etatów przewidzianych przez ustawę z dnia 20 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o Inspekcji Ochrony Środowiska, tak więc przedmiotowy projekt nie przewiduje dodatkowych środków dla IOŚ,

b) projekt przewiduje natomiast dodatkowe środki dla WUG; suma kosztów do poniesienia przez WUG w pierwszym roku przeprowadzania kontroli, tj. 2020 r., to 100 666 zł (w tym koszty inwestycyjne 67 000 zł); następnie corocznie koszty te wynosiłyby 33 666 zł. Łączna suma za lata 2020–2029: 403 660 zł.

Z uwagi na fakt, że na obecnym etapie brak jest realnych danych stanowiących podstawę do oszacowania wpływu nowych zadań na Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, odstąpiono od jego wykazania w przedmiotowym OSR. Nie sposób ująć ww. czynności w ocenie skutków regulacji, bowiem są to efekty aktywności wolnorynkowej, która dopiero będzie przez ten rynek regulowana.

Projekt przewiduje możliwość nałożenia kar pieniężnych w przypadku nieprzestrzegania przepisów rozporządzenia 2016/1628 do 100 000 zł, uwzględniając m.in. stopień i okoliczności naruszenia przepisów

rozporządzenia 2016/1628 i projektowanej ustawy. Środki finansowe pochodzące z opłaty za wydanie świadectwa homologacji, zmianę świadectwa homologacji, wydanie duplikatu świadectwa homologacji, jak również z kar pieniężnych wymierzonych przez organ krajowy udzielający homologacji, stanowiąc będą przychód TDT. Mając na uwadze, że wprowadza się regulacje mające na celu zapewnienie prawidłowego funkcjonowania systemu homologacji typu i nadzoru rynku silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, trudno ocenić przychody TDT wynikające z kar nałożonych na jednostki nieprzestrzegające przepisów rozporządzenia 2016/1628. Niemniej jednak należy zauważyć, że z art. 61 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2019 r. poz. 667) wynika, że TDT prowadzi samodzielną gospodarkę finansową. TDT jest państwową osobą prawną finansowo autonomiczną, ze względu na charakter wykonywanych zadań. Koszty działalności TDT pokrywane są z przychodów TDT, tj. przychodów z opłat, o których mowa w art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, i innych przychodów, w tym przypadku z ww. opłat i kar określonych w projektowanej ustawie. Ustawodawca przydzielił TDT własne dochody i ustanowił odrębną regulację gospodarowania tymi środkami publicznymi. Do istoty samodzielnej gospodarki finansowej TDT należy również pokrywanie kosztów jego działalności, w tym przypadku kosztów związanych z wykonywaniem wszystkich zadań organu udzielającego homologacji/zezwolenia, z przychodów własnych. Zweryfikowany zysk TDT przeznacza w 30% na wpłatę do budżetu państwa. Ponadto, zgodnie z art. 42 ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, TDT nie odpowiada za zobowiązania Skarbu Państwa, a Skarb Państwa nie odpowiada za zobowiązania TDT. Analogiczne rozwiązanie do zaproponowanego w procedowanym projekcie, a dotyczące przeznaczania środków pochodzących z kar administracyjnych, funkcjonuje na podstawie art. 140n ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którym środki finansowe pochodzące z kar związanych z homologacją wymierzane przez Dyrektora TDT stanowią przychód TDT. Ponadto należy zauważyć, że w ustawodawstwie polskim, poza wskazanym wyżej przykładem, istnieją również inne akty prawne, które wprowadzają rozwiązanie, że kara pieniężna stanowi dochód podmiotu innego niż Skarb Państwa, np.: art. 65 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475, z późn. zm.) – kary pieniężne stanowią dochód organizatora publicznego transportu drogowego oraz art. 37d ust. 11 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1945, z późn. zm.) – kary pieniężne stanowią dochód gminy. Środki finansowe pochodzące z kar pieniężnych wymierzonych przez organy nadzoru rynku będą stanowiły dochód budżetu państwa. Ich wysokość jest niemożliwa do oszacowania, niemniej przewiduje się, że będą to sumy bardzo niewielkie z punktu widzenia budżetu państwa.

## 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	4	9	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2019 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw (opłata za świadectwo homologacji, opłata za zmianę świadectwa homologacji, opłata za duplikat świadectwa homologacji, opłata za nadanie uprawnień służby technicznej)	- 0,09	- 0,03	- 0,03	- 0,03	- 0,03	- 0,03	- 0,35
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i							



niepełni ężnym	średnich przedsiębiorstw rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
Niemie- rzalne	duże przedsiębiorstwa sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Przy ocenie wpływu projektu na konkurencyjność gospodarki należy mieć na względzie, że to rozporządzenie 2016/1628, a nie przedmiotowa ustawa, określa wymogi dotyczące wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych pyłowych. Projekt ustawy dostosowuje jedynie istniejący system homologacji nadzoru rynku w tym zakresie do wymogów unijnych, co w konsekwencji pozwoli na usunięcie utrudnień dla polskich przedsiębiorców w funkcjonowaniu na rynku unijnym. Z uwagi na fakt, że silniki, o których mowa w projekcie, są produkowane poza granicami Polski i tam też przechodzą proces homologacji, projekt nie spowoduje dla przedsiębiorstw krajowych istotnych zmian kosztów działalności. Nie przewiduje się również wzrostu cen przedmiotowych silników, a przez to i wzrostu cen maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach. Rozporządzenie 2016/1628 dotyczy wyłącznie rynków unijnych i nie będzie miało wpływu na konkurencyjność na tym rynku, gdyż do nowych warunków będą musieli się dostosować wszyscy konkurenci. Ponadto regulacja ta pozwoli na zapewnienie dobrego funkcjonowania rynku wewnętrznego, w szczególności przez ograniczenie barier w zakresie handlu wewnątrzunijnego i zagranicznego, oraz lepsze dostosowanie do przepisów ustanowionych poza rynkiem UE, w szczególności w Stanach Zjednoczonych.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Odnośnie do wpływu na koszty i obciążenia administracyjne ponoszone przez producentów przed i po zmianie kwestie te należy przedstawić dwupłaszczyznowo. Wskazać należy, że dotychczas, w ramach czynności homologacyjnych związanych z dyrektywą 97/68/WE, w ITS nie była stosowana praktyka wydziałania kosztów udzielania samej homologacji (w gestii władzy homologacyjnej) i kosztów badań homologacyjnych (w gestii placówki technicznej), gdyż wszystkie te działania wykonywał jeden podmiot. Z klientami zainteresowanymi homologacją silników zawierano jedną umowę. Jednak co istotne, w przypadku samego udzielania świadectwa homologacji opłata za tę czynność jest opłatą administracyjną, określoną w przepisach powszechnie obowiązujących. Natomiast opłaty związane z wykonywaniem badań homologacyjnych są cenami wolnorynkowymi w żaden sposób nieuregulowanymi. Z uwagi na fakt, że koszty badań homologacyjnych nie posiadają wielkości określanych przez ustawodawcę, a same badania homologacyjne były wykonywane na podstawie umów cywilnoprawnych, brak jest wiążących danych odnośnie do ciężarów finansowych ponoszonych w tym zakresie przez przedsiębiorców. Niemniej jednak, w ocenie projektodawcy, przyjęć należy, że wielkość tych ciężarów – zarówno przed zmianą, jak i po zmianie – pozostanie na takiej samej wysokości. Z całą pewnością bez zmian pozostanie wysokość opłat administracyjnych z tytułu udzielonej homologacji. Trudno szacować, czy opłaty za badania homologacyjne, które są ustalane indywidualnie przez zainteresowane strony, pozostaną na takiej samej wysokości, bowiem brak jest sygnałów wskazujących na ich wzrost. Zatem wysokość ciężarów finansowych ponoszonych przez producentów zgodnie z przyjętymi założeniami pozostanie bez zmian.</p> <p>Regulacja nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych i starszych.</p>
--	---

<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>	
<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
--	---

Zwiększenie liczby dokumentów i liczby procedur wynika z obowiązującego rozporządzenia 2016/1628 i jest związane z powołaniem organu homologacyjnego oraz organów nadzoru rynku. Projekt reguluje kwestie związane z opłatami za czynności związane z homologacją i przeprowadzeniem badań homologacyjnych oraz kosztami kontroli i badań w przypadku podejrzenia niezgodności silnika z homologowanym typem.

### 9. Wpływ na rynek pracy

Brak wpływu.

### 10. Wpływ na pozostałe obszary

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
---	--	--

Omówienie wpływu

Sam projekt nie wprowadza regulacji dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń, są one bowiem wprowadzane obowiązującymi bezpośrednio przepisami rozporządzenia 2016/1628. Niemniej projekt pośrednio, przez stworzenie instrumentarium umożliwiającego pełne wdrożenie przedmiotowego rozporządzenia, przyczyni się do zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska naturalnego z tytułu zmniejszenia emisji zanieczyszczeń z silników maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach. W konsekwencji doprowadzi to do poprawy jakości powietrza i zmniejszenia kosztów ochrony zdrowia i wzrostu średniej długości życia. Współpraca producentów silników z uznanymi instytucjami badawczymi odegra istotną rolę w opracowywaniu nowych produktów i technologii, które korzystnie wpłyną na poprawę jakości powietrza. Wyrównanie poziomu spalin ze wszystkich rodzajów silników, czyli obniżenie poziomu emisji zanieczyszczeń w silnikach maszyn nieporuszających się po drogach do poziomu silników pojazdów samochodowych, będzie mieć pozytywny wpływ na środowisko. Rozporządzenie 2016/1628 nie wprowadza nowych, dodatkowych limitów emisji – jedynie dostosowuje ich poziom do poziomów zawartych w przepisach dedykowanych silnikom pojazdów samochodowych i traktorów rolniczych i leśnych. W celu wyrównania poziomu spalin ze wszystkich rodzajów silników zostaną wykorzystane dostępne technologie w tym zakresie. Ze względu natomiast na długi okres używania maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach silniki będące w użytku będą poddawane modernizacji. Przyczyni się to również do zachęcenia producentów do wprowadzania silników napędzanych paliwami alternatywnymi, które charakteryzują się niską emisją NO<sub>x</sub> i zanieczyszczeń pyłowych.

### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Planuje się, że przepisy zawarte w projekcie ustawy wejdą w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia. Ww. data wejścia w życie ma na celu umożliwienie polskiemu organowi udzielającemu homologacji, jakim jest TDT, wydania służbie technicznej zezwolenia na przeprowadzanie procesów homologacji również na etap V, o którym mowa w załączniku II do rozporządzenia 2016/1628. Harmonogram stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do homologacji typu UE i wprowadzania na rynek określa załącznik III do ww. rozporządzenia.

### 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Zważywszy, że projekt ma charakter doprecyzowujący oraz ma na celu zapewnienie spójności prawa krajowego z prawem unijnym, nie przewiduje się ewaluacji.

### 13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.

**Raport z konsultacji publicznych**  
**dotyczących projektu ustawy o systemach homologacji typu UE i nadzoru rynku**  
**silników spalinowych przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach**

**1. Informacje ogólne**

Zgodnie z § 36 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekty założeń projektów ustaw, projekty ustaw lub projekty rozporządzeń przedstawia się do konsultacji publicznych, w tym konsultacji z organizacjami społecznymi lub innymi zainteresowanymi podmiotami albo instytucjami w celu przedstawienia ich stanowiska. Niniejszy dokument stanowi wypełnienie obowiązku, o którym mowa w § 51 ust. 1 Regulaminu, zgodnie z którym organ wnioskujący sporządza raport z konsultacji obejmujący omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania.

Na podstawie art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa projekt ustawy został udostępniony na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

**2. Przebieg konsultacji**

W ramach konsultacji publicznych projekt był uzgadniany z następującymi podmiotami:

Polskim Komitetem Normalizacyjnym, Krajową Izbą Gospodarczą, Centralnym Instytutem Ochrony Pracy – Państwowym Instytutem Badawczym, Naczelną Organizacją Techniczną, Pracodawcami Rzeczypospolitej Polskiej, Konfederacją LEWIATAN, Urzędem Dozoru Technicznego, Instytutem Transportu Samochodowego, Głównym Inspektoratem Ochrony Środowiska, Bussines Center Club, Stowarzyszeniem Inspektorów Pracy RP, Związkiem Przedsiębiorców i Pracodawców, Stowarzyszeniem Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych, Ogólnopolską Izbą Gospodarczą Drogownictwa, Polską Izbą Przemysłowo-Handlową Budownictwa, Polskim Związkiem Pracodawców Budownictwa, Polskim Centrum Akredytacji, POL-MOT Holding S.A., Przemysłowym Instytutem Motoryzacji PIMOT, Polską Organizacją Handlu i Dystrybucji, Instytutem Mechanizacji Budownictwa i Górnictwa Skalnego IMBIGS, Andoria-Mot Sp. z o.o., Radą Dialogu Społecznego, Polskim Towarzystwem Naukowym Silników Spalinowych, Polskim Instytutem Spalania, Państwową Inspekcją Pracy, Urzędem Transportu Kolejowego, Wyższym Urzędem Górnictwa, Urzędem Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

**3. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania**

Uwagi do projektu zostały zgłoszone przez: Urząd Dozoru Technicznego, Instytut Transportu Samochodowego, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Państwową Inspekcję Pracy, Urząd Transportu Kolejowego oraz Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

Część z uwag została uwzględniona w projekcie ustawy, uzasadnieniu lub w ocenie skutków regulacji, zaś pozostałe uwagi zostały wyjaśnione.

**4. Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym**

Projekt nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

**5. Wskazanie podmiotów, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, wraz ze wskazaniem kolejności dokonania zgłoszeń albo informację o ich braku**

Nie odnotowano zgłoszeń zainteresowanych podmiotów w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

## Tabela zgodności

dotycząca projektu ustawy o systemach homologacji typu UE i nadzoru  
rynku silników spalinowych przeznaczonych do maszyn mobilnych  
nieporuszających się po drogach UC16

<b>Przepisy rozporządzenia 2016/1628</b>	<b>Przepis projektu ustawy</b>
art. 5 ust. 1	art. 14-30
art. 5 ust. 3 i 4	art. 3
art. 7	art. 33-36
art.19 ust. 1 akapit pierwszy i trzeci	art. 22 i art. 5
art. 26 ust. 4	art. 13
art. 26 ust. 5	art.14-21
art. 34 ust. 3 i 4	art. 3 oraz art. 25-30
art. 38 ust. 1	art. 13 ust. 3
art. 39	art. 19
art. 40 ust. 3	art. 19
art. 45 i art. 47	art. 6 i art. 7
art. 51	art. 8-12
art. 57	art. 37
art. 58 ust. 3-11	art. 45