



**KANCELARIA
SENATU**

BIURO LEGISLACYJNE

Warszawa, dnia 16 czerwca 2020 r.

**Opinia do ustawy o systemach homologacji typu UE i nadzoru rynku silników
spalinowych przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach**

(druk nr 135)

I. Cel i przedmiot ustawy

Ustawa o systemach homologacji typu UE i nadzoru rynku silników spalinowych przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach wynika z wejścia w życie 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.), dalej: rozporządzenie 2016/1628.

Mimo że obowiązujące od dnia 6 października 2016 r. rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane, państwa członkowskie zostały zobowiązane do powołania lub wyznaczenia organów udzielających homologacji i organów nadzoru rynku oraz do stworzenia w prawie krajowym podstaw do powołania służby technicznej wraz z procedurami dotyczącymi ewentualnego jej ograniczenia, zawieszenia lub odwołania.

Wdrożenie tych zaleceń do prawodawstwa polskiego wymagało wydania przepisów rangi ustawowej, a wnioskodawcy zdecydowali o ich zawarciu w odrębnym akcie prawnym.

Ustawa określa zadania organów administracji publicznej i innych podmiotów w zakresie homologacji typu UE oraz nadzoru rynku w odniesieniu do silników montowanych lub przeznaczonych do montażu w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach.

Organem krajowym udzielającym homologacji będzie Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

Dyrektor TDT wyznaczał będzie służbę techniczną wykonującą zadania określone w rozporządzeniu 2016/1628, w drodze decyzji, na wniosek podmiotu ubiegającego się o wykonywanie zadań służby technicznej, po uiszczeniu opłaty w wysokości 5000 zł. W decyzji Dyrektor TDT wskaże kategorie działań, o których mowa w rozporządzeniu 2016/1628, do których wykonywania zostanie wyznaczona służba techniczna.

W rozdziale 3 określono zasady homologacji typu silników spalinowych przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach. Dyrektor TDT, w drodze decyzji, za opłatą, będzie wydawał, zmieniał i cofał świadectwo homologacji typu UE oraz jego duplikaty.

W rozdziale 4 ustanowiono system nadzoru rynku silników spalinowych przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach.

System ten utworzą organy Inspekcji Ochrony Środowiska i Prezes Wyższego Urzędu Górniczego, jako „organy nadzoru rynku”, oraz organy Krajowej Administracji Skarbowej.

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 będą prowadzić:

- 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.

Do zadań organów nadzoru rynku należeć będzie:

- 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 wycofaniu wyrobu z 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;
- 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.

Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów będzie organem monitorującym funkcjonowanie systemu nadzoru rynku. Do zadań Prezesa należeć ma:

- 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.

W rozdziale 5 ustawy określono katalog administracyjnych kar pieniężnych nakładanych na podmioty wprowadzające na rynek unijny silniki spalinowe przeznaczone do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, za naruszenie obowiązków wynikających z rozporządzenia 2016/1628.

Kary pieniężne w wysokości od 1000 do 100 000 zł nakładać będą organy nadzoru rynku oraz Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

II. Przebieg prac legislacyjnych

Ustawa uchwalona przez Sejm na 12. posiedzeniu w dniu 28 maja br. pochodziła z przedłożenia rządowego (druk sejmowy nr 268, wpłynął do Marszałka Sejmu w dniu 24 lutego 2020 r.). Rada Ministrów zadeklarowała, że projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Projekt został skierowany do I czytania w Komisji Infrastruktury. Po przeprowadzeniu II czytania na posiedzeniu Sejmu, projekt ponownie odesłano do Komisji w celu przedstawienia sprawozdania o zgłoszonej w II czytaniu poprawce.

Za przyjęciem ustawy głosowało 444 posłów, przy braku głosów przeciw i 12 głosach wstrzymujących się.

III. Uwagi

1. Zgodnie z § 154 Zasad techniki prawodawczej, dla oznaczenia określenia złożonego, składającego się z więcej niż jednego wyrazu, które wielokrotnie powtarza się w tekście aktu normatywnego, można wprowadzić jego skrót. Skrót wprowadza się w przepisach ogólnych aktu normatywnego lub jego jednostki systematyzacyjnej albo w tym przepisie tego aktu, w którym po raz pierwszy zostało użyte skracane określenie złożone.

W świetle tej dyrektywy ZTP, zbędne jest użycie w art. 44 w ust. 1 ustawy techniki skrótu w odniesieniu do pełnej nazwy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r., ponieważ skrót taki wprowadzono już w jej art. 1 w ust. 1.

Propozycja poprawki

w art. 44 w ust. 1 wyrazy „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.), zwanego dalej „rozporządzeniem 2016/1628”” zastępuje się wyrazami „rozporządzenia 2016/1628”;

2. Zgodnie z art. 47 ust. 1 ustawy, 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.

Przepis ten powinien jak się wydaje odsyłać do art. 46 ust. 1.

Propozycja poprawki

w art. 47 w ust. 1 wyrazy „art. 47” zastępuje się wyrazami „art. 46”.

Maciej Telec

Główny legislator