

Ustawa

z dnia2017 r.

o systemach homologacji typu i nadzoru rynku silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach ¹⁾

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1. Ustawa określa:

- 1) zasady funkcjonowania systemu homologacji typu UE 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), zwanego dalej „rozporządzeniem 2016/1628”;
- 2) organ krajowy udzielający homologacji, w rozumieniu art. 3 pkt 55 rozporządzenia 2016/1628;
- 3) zadania organu krajowego udzielającego homologacji;
- 4) organy nadzoru rynku;
- 5) zasady funkcjonowania systemu nadzoru rynku;
- 6) kary pieniężne za naruszenie przepisów rozporządzenia 2016/1628 oraz aktów delegowanych i aktów wykonawczych wydanych na jego podstawie.

Art. 2. Ustawa ma zastosowanie do wszystkich silników montowanych lub przeznaczonych do montażu w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach, o których mowa w art. 2 ust. 1 rozporządzenia 2016/1628, oraz, w odniesieniu do wartości

1) Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji służy wykonaniu 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, 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)

granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z tych silników, do takich maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach.

Art. 3. Ilekroć w ustawie jest mowa o:

- 1) maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach - rozumie się przez to maszynę określoną w art. 3 pkt 1 rozporządzenia 2016/1628;
- 2) homologacji typu UE - rozumie się przez to homologację, określoną w art. 3 pkt 2 rozporządzenia 2016/1628;
- 3) producencie - rozumie się przez to osobę fizyczną lub prawną, określoną w art. 3 pkt 49 rozporządzenia 2016/1628;
- 4) przedstawicieli producenta - rozumie się przez to osobę fizyczną lub prawną, określoną w art. 3 pkt 50 rozporządzenia 2016/1628;
- 5) importerze - rozumie się przez to osobę fizyczną lub prawną, określoną w art. 3 pkt 51 rozporządzenia 2016/1628;
- 6) dystrybutorze - rozumie się przez to osobę fizyczną lub prawną, określoną w art. 3 pkt 52 rozporządzenia 2016/1628;
- 7) podmiocie gospodarczy - rozumie się przez to osobę fizyczną lub prawną, określoną w art. 3 pkt 53 rozporządzenia 2016/1628;
- 8) producencie oryginalnego sprzętu - rozumie się przez to osobę fizyczną lub prawną, określoną w art. 3 pkt 54 rozporządzenia 2016/1628;
- 9) organie krajowym udzielającym homologacji - rozumie się przez to organ, określony w art. 3 pkt 55 rozporządzenia 2016/1628;
- 10) służbie technicznej - rozumie się przez to podmiot wyznaczony przez organ krajowy udzielający homologacji, zgodnie z art. 5 ust. 1;
- 11) nadzorze rynku - rozumie się przez to działania i środki, określone w art. 3 pkt 57 rozporządzenia 2016/1628;
- 12) organie nadzoru rynku - rozumie się przez to organ, zgodnie z art. 17 ust. 1-3; 12) organie krajowym - rozumie się organ, określony w art. 3 pkt 59 rozporządzenia 2016/1628;
- 13) silniki przejściowe – rozumie się silnik, określony w art. 3 pkt. 32 rozporządzenia 2016/1628.

Rozdział 2

Homologacja

Art. 4.1. Organem krajowym udzielającym homologacji, o którym mowa w art. 3 pkt 55 rozporządzenia 2016/1628, jest Prezes Urzędu Dozoru Technicznego, zwany dalej „Prezesem UDT”.

2. Prezes UDT wykonuje wszystkie zadania krajowego organu udzielającego homologacji określone w przepisach rozporządzenia 2016/1628.

3. Prezes UDT w drodze decyzji administracyjnej może zezwolić na wprowadzenie na rynek silników kategorii RLL lub RLR zgodnie z art. 34 ust 7 i 8 rozporządzenia 2016/1628.

4. Do postępowań w sprawach wydawania zezwolenia, o którym mowa w ust. 3 stosuje się odpowiednio przepisy art. 9-14.

Art. 5.1. Prezes UDT, wyznacza służbę techniczną, w drodze decyzji administracyjnej, zgodnie z art. 47 ust 1 rozporządzenia 2016/1628, w której ustala zakres działań, do jakich została wyznaczona służba techniczna

2. Wyznaczenie służby technicznej odbywa się na wniosek zainteresowanego podmiotu, po uiszczeniu przez niego opłaty, przy czym jej wysokość w zależności od zakresu działań, nie może przekroczyć 20.000 zł.

3. Niezależnie od przeprowadzanej przez Prezesa UDT oceny służby technicznej pod względem zgodności z przepisami rozporządzenia 2016/1628 i aktami delegowanymi przyjętymi na jego podstawie, służba techniczna musi posiadać certyfikat akredytacji wydany zgodnie z ustawą z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2017 r. poz. 1398) dla jednostki inspekcyjnej lub laboratorium badawczego, odpowiedni do zakresu wyznaczenia.

Art. 6. 1. Prezes UDT ogranicza, zawiesza lub odwołuje wyznaczenie służby technicznej, w drodze decyzji administracyjnej, w przypadku gdy stwierdzi lub otrzyma informację, że wyznaczona służba techniczna przestała spełniać wymogi określone w rozporządzeniu 2016/1628 albo nie wypełnia swoich obowiązków.

2. Ograniczenie, zawieszenie lub odwołanie wyznaczenia służby technicznej, o której mowa w ust. 1 dotyczy zakresów działań, do których Prezes UDT wyznaczył służbę techniczną, zgodnie z art. 5 ust.1.

3. Ograniczenie wyznaczenia służby technicznej, o której mowa w ust. 1 następuje do czasu ponownego spełnienia przez służbę techniczną wymogów, określonych w rozporządzeniu 2016/1628.

4. Zawieszenie wyznaczenia służby technicznej, o której mowa w ust. 1 następuje do czasu, gdy wyznaczona służba techniczna ponownie wypełni swoje obowiązki.

5. Odwołanie wyznaczonej służby technicznej następuje w przypadku, gdy wyznaczona służba techniczna, w czasie określonym w decyzji ograniczającej lub zawieszającej wyznaczenie, nie spełni wymogów określonych w rozporządzeniu 2016/1628 albo nie wypełni swoich obowiązków.

Art. 7. 1. Prezes UDT publikuje na stronach Biuletynu Informacji Publicznej wykaz wyznaczonych służb technicznych

2. Wykaz, o którym mowa w ust. 1 zawiera: wykaz wyznaczonych służb technicznych, zakres wyznaczenia służb technicznych, zgodnie z art. 47 ust. 1 rozporządzenia 2016/1628 oraz wykaz służb technicznych, co do których Prezes UDT wydał decyzje, o których mowa w art. 6 ust. 1.

Art. 8. Potwierdzenie spełnienia wymagań technicznych, określonych w rozporządzeniu 2016/1628, dla silników spalinowych w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych, następuje przez wydanie świadectwa homologacji typu UE.

Art. 9. Prezes UDT:

- 1) wydaje świadectwo homologacji typu UE,
- 2) zmienia świadectwo homologacji typu UE,
- 3) cofa świadectwo homologacji typu UE lub odmawia jego wydania
- w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 10. Wydanie lub zmiana świadectwa homologacji typu UE następuje na wniosek producenta silnika lub przedstawiciela producenta

Art. 11. 1. Koszty badań homologacyjnych pokrywa producent silnika.

2. Oświadczenie o zgodności, jeśli zostało ono sporządzone w innym języku, tłumaczy na język polski, producent silników lub rodzin silników typu UE.

Art. 12. 1. Do postępowania przed Prezesem UDT, w sprawach należących do zakresu działania organu udzielającego homologacji, stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca

1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, 868, 996, 1579 i 2138).

2. W sprawach, o których mowa w ust. 1, organem właściwym, w rozumieniu ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. - Kodeks postępowania administracyjnego, jest Prezes UDT, a organem wyższego stopnia jest minister właściwy do spraw gospodarki.

Art. 13. 1. Za czynności związane z wydaniem świadectwa homologacji typu UE, zmianą świadectwa homologacji typu UE, oraz za wydanie duplikatu świadectwa homologacji typu UE, pobierane są opłaty.

2. Opłatę za czynności związane z wydaniem świadectwa homologacji typu UE ustala się w wysokości 800 zł.

3. Opłatę za czynności związane ze zmianą świadectwa homologacji typu UE ustala się w wysokości 400 zł.

4. Opłatę za wydanie duplikatu świadectwa homologacji typu UE ustala się w wysokości 65 zł.

5. Opłaty, o których mowa w ust. 1, ponoszą podmioty, na rzecz których wykonywane są czynności związane z homologacją typu UE silników.

6. Opłaty, o których mowa w ust. 1, wnoszone są przed wydaniem decyzji, na rachunek organu wydającego decyzję.

Art. 14. Opłaty, o których mowa w art. 5 ust. 2 oraz w art. 13, stanowią przychód Urzędu Dozoru Technicznego.

Art. 15. 1. Prezes UDT, w drodze decyzji administracyjnej, 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 obejmuje zakres kontroli lub badań, do których służba techniczna została upoważniona i wydawane jest na czas przeprowadzenia wskazanych w nim kontroli lub badań.

3. Koszty związane z kontrolą i badaniami, o których mowa w ust. 1, pokrywa producent, jeżeli wynik kontroli potwierdzi niezgodność silnika z homologowanym typem.

Rozdział 3

Nadzór rynku

Art. 16. 1. System nadzoru rynku tworzą organy wymienione w ust. 2 i 3, zwane dalej organami nadzoru rynku, oraz organy Krajowej Administracji Skarbowej .

2. Kontrolę spełniania wymogów przez silniki udostępniane na rynku lub kontrolę wykonywania przez podmioty gospodarcze i producentów oryginalnego sprzętu obowiązków określonych w rozporządzeniu 2016/1628 oraz w aktach delegowanych i aktach wykonawczych przyjętych na jego podstawie prowadzą:

- 1) wojewódzcy inspektorzy Inspekcji Handlowej – w zakresie silników zamontowanych w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach przeznaczonych dla konsumentów, z wyłączeniem maszyn podlegających kontroli innych właściwych organów;
- 2) organy Inspekcji Ochrony Środowiska – w zakresie silników przeznaczonych do montażu oraz silników zamontowanych w maszynach nieprzeznaczonych dla konsumentów, z wyłączeniem silników podlegających kontroli innych właściwych organów
- 3) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego – w zakresie silników do użytku w lokomotywach, do ich napędu lub przeznaczonych do ich napędu, silników do użytku wyłącznie w wagonach silnikowych, do ich napędu lub przeznaczonych do ich napędu, silników montowanych w pomocniczych pojazdach kolejowych i silników pomocniczych montowanych w wagonach silnikowych i lokomotywach;
- 4) inspektorzy pracy – w zakresie silników zamontowanych w maszynach stosowanych w zakładach pracy, poza zakładami o których mowa w pkt 5;
- 5) Prezes Wyższego Urzędu Górniczego – w odniesieniu do silników zamontowanych w maszynach stosowanych w ruchu zakładów górniczych;
- 6) dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej – w zakresie silników:
 - a) do użytku wyłącznie w statkach żeglugi śródlądowej, przeznaczonych do ich bezpośredniego lub pośredniego napędu lub które mają być przeznaczone do ich bezpośredniego lub pośredniego napędu, o mocy odniesienia co najmniej 19 kW,
 - b) stosowanych zamiast silników, o których mowa w lit. a,
 - c) pomocniczych do użytku wyłącznie w statkach żeglugi śródlądowej o mocy odniesienia nie mniejszej niż 19 kW

3. Postępowania w sprawie udostępnianych na rynku silników niezgodnych z wymogami lub w sprawie niezgodności polegających na naruszeniu obowiązków określonych

w rozporządzeniu 2016/1628 oraz w aktach delegowanych i aktach wykonawczych przyjętych na jego podstawie prowadzą:

- 1) Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów;
- 2) wojewódzcy inspektorzy ochrony środowiska;
- 3) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
- 4) okręgowi inspektorzy pracy;
- 5) Prezes Wyższego Urzędu Górniczego;
- 6) dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej.

4. Organy nadzoru rynku, o których mowa w ust. 2 prowadzą kontrole u podmiotów gospodarczych oraz producentów oryginalnego sprzętu.

Art. 17. Do nadzoru rynku w zakresie nieuregulowanym w niniejszej ustawie stosuje się odpowiednio przepisy art. 59-61 oraz art. 63-64, art. 66-74, art. 75 ust. 1 i 4, art. 76-84 oraz art. 86 i art. 87 ustawy z dnia 16 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2017 r. poz. 1089).

Art. 18. Organ nadzoru rynku, o którym mowa w art. 16 ust. 3, informuje Prezesa UDT, o zastosowaniu środków określonych w art. art. 84 ust. 1 albo ust. 2 ustawy o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

Art. 19.1 Organ nadzoru rynku może w trakcie procedury kontroli, o której mowa w art. 16 ust. 2 albo w trakcie procedury postępowania, o którym mowa w art. 16 ust. 3, wezwać podmiot gospodarczy albo producenta oryginalnego sprzętu do udostępnienia, w formie oświadczenia, informacji, jakie uzna za niezbędne do realizacji swoich działań, pod rygorem odpowiedzialności administracyjnej za składanie fałszywych oświadczeń.

2. Podmiot gospodarczy i producent oryginalnego sprzętu składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności administracyjnej za złożenie fałszywego oświadczenia”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności administracyjnej za składanie fałszywych oświadczeń

Rozdział 4

Administracyjne kary pieniężne i przepisy karne

Art. 20.1. Producent, przedstawiciel producenta, importer, dystrybutor lub producent oryginalnego sprzętu, który wbrew art. 57 ust. 2 rozporządzenia 2016/1628:

- 1) składa fałszywe oświadczenia Prezesowi UDT w trakcie procedury uzyskiwania, zmiany lub cofania homologacji typu UE,
- 2) składa fałszywe oświadczenia organowi nadzoru rynku w trakcie procedury kontroli, o której mowa w art. 16 ust. 2 bądź w trakcie procedury postępowania, o którym mowa w art. 16 ust. 3,
- 3) podrabia lub przerabia wyniki badań dotyczących homologacji typu UE,
- 4) podrabia lub przerabia wyniki badań dotyczących monitorowania silników w trakcie eksploatacji,
- 5) zataja dane lub specyfikacje techniczne, które mogłyby prowadzić do wycofania silników od użytkowników,
- 6) zataja dane lub specyfikacje techniczne, które mogłyby prowadzić do odmowy lub cofnięcia homologacji typu UE,
- 7) stosuje strategie nieracjonalne, w rozumieniu art. 3 pkt 63 rozporządzenia 2016/1628,
- 8) odmawia udzielenia dostępu do informacji niezbędnych do realizacji działań organów nadzoru rynku oraz działań związanych z procedurami homologacji,
- 9) wprowadza na rynek silniki podlegające homologacji typu UE bez uzyskania homologacji typu UE,
- 10) wprowadza na rynek silniki przejściowe i maszyny mobilne nieporuszające się po drogach, w których montowane są takie silniki, z naruszeniem przepisów dotyczących wyłączeń, o których mowa w art. 34 i art. 35 rozporządzenia 2016/1628,
- 11) narusza ograniczenia określone w art. 35 ust. 3 i 4 rozporządzenia 2016/1628,
- 12) wprowadza na rynek silnik zmieniony tak, że nie jest on już zgodny ze specyfikacjami homologacji typu UE,
- 13) montuje w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach silnik do celów innych niż wyłączny użytek określony w art. 4 rozporządzenia 2016/1628,
- 14) wprowadza na rynek silnik specjalnego przeznaczenia zgodnie z art. 34 ust. 5 lub 6 rozporządzenia 2016/1628 do użytkowania w maszynie mobilnej nieporuszającej się po drogach, innej niż przewidziana w tych przepisach,
- 15) wprowadza na rynek silnik na mocy art. 34 ust. 7 lub 8 oraz art. 58 ust. 9, 10 lub 11 rozporządzenia 2016/1628 do użytkowania w maszynie innej, niż przewidziana w tych przepisach,

16) wprowadza na rynek maszynę mobilną nieporuszającą się po drogach, w której zamontowane są silniki podlegające homologacji typu UE na mocy rozporządzenia 2016/1628, jeśli silniki te nie mają takiej homologacji,

17) wprowadza na rynek maszynę mobilną nieporuszającą się po drogach naruszającą ograniczenia dotyczące maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, określone w art. 34 ust. 8 rozporządzenia 2016/1628,- podlega administracyjnej karze pieniężnej w wysokości od 1 000 do 100 000 złotych za każde naruszenie.

2.Producent, przedstawiciel producenta, importer, dystrybutor lub producent oryginalnego sprzętu, który nie przedstawi dowodów usunięcia stwierdzonych niezgodności polegających na naruszeniu rozporządzenia 2016/1628 lub aktów delegowanych i aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie w wyznaczonym terminie pomimo wezwania, podlega administracyjnej karze pieniężnej w wysokości od 1000 do 100 000 złotych

3. Podmiot gospodarczy oraz przedsiębiorca będący użytkownikiem maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach, w której zamontowane są silniki podlegające homologacji typu UE, który uniemożliwia lub utrudnia organowi nadzoru rynku przeprowadzenie kontroli, o której mowa w art. 16 ust 1. Podlega karze pieniężnej w wysokości do 30 000 złotych.

4. Suma administracyjnych kar pieniężnych nałożonych za naruszenia stwierdzone przez organ krajowy podczas jednej procedury nie może przekroczyć kwoty 500 000 złotych.

5. Jeżeli czyn będący naruszeniem przepisów ust. 1 pkt 1 - 6 albo pkt 9 wyczerpuje jednocześnie znamiona przestępstwa, w stosunku do podmiotu będącego osobą fizyczną stosuje się wyłącznie przepisy o odpowiedzialności administracyjnej.

Art. 21.1. Postępowanie w sprawie nałożenia administracyjnej kary pieniężnej wszczyna się z urzędu.

2. Warunkiem nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w art. 20 ust. 1 pkt 1 - 6, jest pouczenie podmiotu gospodarczego albo producenta oryginalnego sprzętu o odpowiedzialności administracyjnej za:

- a) złożenie fałszywego oświadczenia,
- b) zatajenie danych lub specyfikacji technicznych, które mogłyby prowadzić do odmowy lub cofnięcia homologacji typu UE,
- c) odmowę udostępnienia dokumentacji lub informacji.

3. Administracyjne kary pieniężne za naruszenia, o których mowa w art. 20 ust. 1 pkt 2, 5, 9-17 oraz ust 2 nakłada, w drodze decyzji administracyjnej, właściwy organ nadzoru rynku,

o którym mowa w art. 16 ust. 3, na podstawie ustaleń udokumentowanych w protokole kontroli sporządzonym przez właściwy organ nadzoru rynku, o którym mowa w art. 16 ust. 2.

4. Administracyjne kary pieniężne za naruszenia, o których mowa w art. 20 ust. 1 pkt 1, 3, 6 nakłada, w drodze decyzji administracyjnej Prezes UDT.

5. Administracyjne kary pieniężne za naruszenia, o których mowa w art. 20 ust. 1 pkt 4, 7 i 8 nakłada, w drodze decyzji administracyjnej właściwy organ krajowy, który stwierdził naruszenie.

6. Ustalając wysokość administracyjnych kar pieniężnych, właściwy organ krajowy uwzględnia:

- 1) wagę i okoliczności naruszenia przepisów ustawy, w szczególności potrzebę ochrony ważnego interesu publicznego lub wyjątkowo ważnego interesu strony oraz czas trwania tego naruszenia;
- 2) liczbę silników, o których mowa w art. 1 pkt 1, wprowadzonych na rynek lub udostępnionych na rynku, niezgodnych z wymaganiami ustawy, rozporządzenia 2016/1628 oraz aktów delegowanych i aktów wykonawczych wydanych na jego podstawie;
- 3) częstotliwość takich samych naruszeń ustawy w przeszłości, w następstwie którego ma być nałożona kara;
- 4) działania podjęte przez stronę dobrowolnie w celu usunięcia skutków naruszenia przepisów ustawy;
- 5) współpracę z organem krajowym prowadzącym postępowanie, w szczególności przyczynienie się do szybkiego i sprawnego przeprowadzenia postępowania;
- 6) wysokość korzyści, którą strona postępowania osiągnęła;
- 7) w przypadku osoby fizycznej – wykazane przez stronę postępowania warunki osobiste strony, na którą administracyjna kara pieniężna jest nakładana.

7. Właściwy organ krajowy, w drodze decyzji, odstępuje od nałożenia administracyjnej kary pieniężnej, jeżeli:

- 1) waga naruszenia przepisów ustawy jest znikoma, a strona postępowania zaprzestała naruszania przepisów ustawy lub
- 2) za to samo zachowanie prawomocną decyzją na stronę postępowania została uprzednio nałożona administracyjna kara pieniężna przez inny uprawniony organ administracji publicznej i uprzednia kara spełnia cele, dla których miałyby być nałożona administracyjna kara pieniężna.

Art. 22.1 Środki finansowe pochodzące z kar pieniężnych wymierzonych przez organ krajowy udzielający homologacji stanowią przychód Urzędu Dozoru Technicznego.

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

Art. 23. Do postępowań w sprawach kar pieniężnych w zakresie nieuregulowanym w ustawie stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego.

Art. 24 1. Kto umyślnie podrabia lub przerabia dokumenty lub wymagane przepisami oznakowania w celu wprowadzenia na rynek silników podlegających homologacji typu UE bez uzyskania homologacji typu, podlega grzywnie.

2. Orzekanie w sprawach o czyn określony w ust. 1 następuje na podstawie przepisów Kodeksu postępowania karnego.

Rozdział 5

Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 25. W ustawie z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1059 i 1823) w art. 3 w ust. 1 po pkt 1aa) dodaje pkt 1aaa) w brzmieniu:

„1aaa) prowadzenie kontroli silników spalinowych zamontowanych w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach objętych rozporządzeniem 2016/1628 w zakresie określonym w ustawie z dnia ... o systemach homologacji typu i nadzoru rynku silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, z wyłączeniem silników podlegających kontroli innych właściwych organów;”.

Art. 26. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1040) w art. 37 po pkt 19 dodaje się pkt 20 w brzmieniu:

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

Art. 27. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, 1823, 1920, 1913, 1948) w art. 10 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7 Prezes UTK jest organem nadzoru rynku w rozumieniu ustawy z dnia o systemach homologacji typu i nadzoru rynku silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach (Dz. U. poz.) w zakresie prowadzenia kontroli silników do użytku w lokomotywach, do ich napędu lub przeznaczonych do ich napędu, silników do użytku wyłącznie w wagonach silnikowych, do ich napędu lub przeznaczonych do ich napędu, silników montowanych w pomocniczych pojazdach kolejowych i silników pomocniczych montowanych w wagonach silnikowych i lokomotywach.”.

Art. 28. W ustawie z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy (Dz. U. z 2017 r. poz. 786) w art. 10 dodaje się pkt. 17 w brzmieniu:

„17. wykonywanie zadań określonych w ustawie z dnia o systemach homologacji typu i nadzoru rynku silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach (Dz. U. poz.).”.

Art. 29. W ustawie z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 1131, z późn. zm.) w art. 166 dodaje się pkt. 4b w brzmieniu:

„4b) jest organem nadzoru rynku w rozumieniu przepisów ustawy o systemach homologacji typu i nadzoru rynku silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach (Dz. U. poz.) w odniesieniu do silników zamontowanych w maszynach stosowanych w ruchu zakładów górniczych;”

Art. 30. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857) w art. 9 ust. 2 dodaje się pkt. 11 w brzmieniu:

„11. Wykonywanie zadań określonych w ustawie z dnia o systemach homologacji typu i nadzoru rynku silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach (Dz. U. poz.).”.

Art. 31. W ustawie z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz.U. z 2016r. poz 655 i 1228 oraz z 2017r. poz. 32) w odnośniku nr 1 do tytułu ustawy uchyla się pkt 23, 32, 34 i 37.

Rozdział 6

Przepisy przejściowe i końcowe

Art. 32.1 W latach 2018 – 2027 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 204,99 mln zł. w tym w:

2018 r. – 23,633 mln zł.

2019 r. – 19,994 mln. zł.

2020 r. – 20,026 mln. zł

2021 r. – 20,119 mln. zł

2022 r. – 20,093 mln. zł

2023 r. – 20,127 mln. zł.

2024 r. – 20,222 mln. zł.

2025 r. – 20,198 mln. zł.

2026 r. – 20,235 mln. zł.

2027 r. – 20,332 mln. zł.

2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia limitu wydatków na dany rok budżetowy zostanie zastosowany mechanizm korygujący polegający na ograniczeniu kosztów.

3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz wdrożenia mechanizmu korygującego, o którym mowa w ust. 2, jest minister właściwy ds. finansów.

Art. 33. Do postępowań prowadzonych dotyczących dot. homologacji dla silników, o których mowa w art. 1 pkt 1 niniejszej ustawy, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 34. Przepisy obowiązujące w dniu 5 października 2016 r. w zakresie wymagań dla silników objętych poprzednimi etapami ograniczenia emisji zanieczyszczeń, zachowują moc do czasu określonego w art. 58 rozporządzenia 2016/1628.

Art. 35. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2018 r.