

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI¹⁾**

z dnia 2012 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki²⁾

Na podstawie art. 10 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2010 r. Nr 138, poz. 935, oraz z 2011 r. Nr 102, poz. 586 i Nr 227, poz. 1367) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 19 sierpnia 2005 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz. U. Nr 202, poz. 1681, oraz z 2011 r. Nr 69, poz. 366) wprowadza się następujące zmiany:

1) § 8 otrzymuje brzmienie:

„§ 8. 1. Silniki zamienne, z wyjątkiem silników zamiennych do napędu jednostek pływających po wodach śródlądowych, wagonów silnikowych i lokomotyw, powinny spełniać wartości graniczne, jakie musiał spełniać silnik zamieniany, gdy był wprowadzony do obrotu.

2. Przepisów § 13 ust. 9 pkt 2, § 13 ust. 10 pkt 3 oraz § 15 ust. 1 pkt 3-11 nie stosuje się przy wprowadzaniu do obrotu silników do wagonów silnikowych i lokomotyw, które:

1) spełniają wymagania etapu III A i mają być silnikami zamiennymi dla silników wagonów silnikowych i lokomotyw, pod warunkiem, że zamieniane silniki:

a) nie spełniają wymagań etapu III A, lub

b) spełniają wymagania etapu III A, ale nie spełniają wymagań etapu III B;

1) Minister Gospodarki kieruje działem administracji rządowej – gospodarka, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki (Dz. U. Nr 248, poz. 1478).

2) Przepisy niniejszego rozporządzenia wdrażają postanowienia dyrektywy 2011/88/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 listopada 2011 r. zmieniającej dyrektywę 97/68/WE w odniesieniu do przepisów dotyczących silników wprowadzanych do obrotu według „formuły elastycznej” (Dz. Urz. UE L 305 z 23.11.2011, str. 1).

- 2) nie spełniają wymagań etapu III A i mają być silnikami zamiennymi dla silników wagonów silnikowych nieposiadających układu kontroli jazdy i niezdolnych do samodzielnego przemieszczania się pod warunkiem, że te silniki zamienne spełniają wymagania nie niższe od tych, które spełniają silniki zamontowane w pojazdach tego samego typu.
 3. Jednostka przeprowadzająca badania zgodności typu silnika lub rodziny silników powinna udzielić zgody na wprowadzenie do obrotu silnika zamiennego, o którym mowa w ust. 2, wyłącznie gdy uzna, że użycie silnika zamiennego spełniającego wymagania ostatniego etapu emisji, wiąże się ze znacznymi problemami natury technicznej.”;
- 2) w § 11 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Silniki o zapłonie samoczynnym, z wyjątkiem silników do napędu jednostek pływających po wodach śródlądowych oraz wagonów silnikowych, mogą być wprowadzone do obrotu na podstawie formuły elastycznej w trybie określonym w § 18-20.”;
- 3) § 18-20 otrzymują brzmienie:
- „§18. 1. Poza okresem obowiązywania etapu III B producent urządzenia oryginalnego, który chce skorzystać z formuły elastycznej, z wyłączeniem silników do napędu wagonów silnikowych i lokomotyw, zwraca się do dowolnej jednostki przeprowadzającej badania zgodności typu silnika lub rodziny silników o udzielenie zezwolenia producentom wytwarzającym silniki na wprowadzenie do obrotu silników przeznaczonych do wyłącznego użytku producenta urządzenia oryginalnego. Liczba silników, które nie spełniają obowiązujących wartości granicznych emisji, lecz zostały homologowane według poprzedniego etapu wartości granicznych emisji, nie przekracza wartości określonych w ust. 2 i 3.
2. Liczba silników wprowadzonych do obrotu według formuły elastycznej nie może, dla żadnej kategorii silników, przekroczyć 20 % rocznej liczby urządzeń z silnikami danej kategorii wprowadzonych do obrotu przez producenta urządzenia oryginalnego (która to liczba obliczana jest jako średnia z ostatnich pięciu lat sprzedaży na rynku UE). Jeśli producent urządzenia oryginalnego wprowadzał urządzenia do obrotu na rynku UE przez okres krótszy niż pięć lat, średnia jest obliczana dla okresu, w którym producent urządzenia oryginalnego wprowadzał urządzenia do obrotu na rynku UE.
 3. Alternatywą do rozwiązania podanego w ust. 2 i z wyłączeniem silników do napędu wagonów silnikowych i lokomotyw jest ubieganie się przez producenta urządzenia oryginalnego o zezwolenie producentom wytwarzającym silniki na wprowadzenie do obrotu stałej liczby silników do wyłącznego użytku producenta

urządzenia oryginalnego. Liczba silników nie może przekroczyć podanych niżej wartości:

Kategoria silnika P (kW)	Liczba silników
$19 \leq P < 37$	200
$37 \leq P < 75$	150
$75 \leq P < 130$	100
$130 \leq P \leq 560$	50

- § 19. 1. W okresie obowiązywania etapu III B, ale nie dłużej niż przez trzy lata od rozpoczęcia tego etapu, z wyłączeniem silników stosowanych do napędu wagonów silnikowych i lokomotyw producent urządzenia oryginalnego, który chce skorzystać z formuły elastycznej, zwraca się do dowolnej jednostki przeprowadzającej badania zgodności typu silnika lub rodziny silników o udzielenie zezwolenia producentom wytwarzającym silniki na wprowadzenie do obrotu silników przeznaczonych do wyłącznego użytku producenta urządzenia oryginalnego. Liczba silników, które nie spełniają obowiązujących wartości granicznych emisji, lecz zostały homologowane według poprzedniego etapu wartości granicznych emisji, nie przekracza wartości podanych w ust. 2 i 3.
- Liczba silników wprowadzonych do obrotu według formuły elastycznej nie może, dla żadnej kategorii silników, przekroczyć 37,5 % rocznej liczby urządzeń wprowadzonych do obrotu przez producenta urządzenia oryginalnego z silnikami danej kategorii (która to liczba obliczana jest jako średnia z ostatnich pięciu lat sprzedaży na rynku UE). Jeśli producent urządzenia oryginalnego wprowadzał urządzenia do obrotu na rynku UE przez okres krótszy niż pięć lat, średnia jest obliczana dla okresu, w którym producent urządzenia oryginalnego wprowadzał urządzenia do obrotu na rynku UE.
 - Alternatywą do rozwiązania podanego w ust. 2 jest zwrócenie się przez producenta urządzenia oryginalnego o zezwolenie producentom wytwarzającym silniki na wprowadzenie do obrotu stałej liczby silników do wyłącznego użytku producenta urządzenia oryginalnego. Liczba silników nie może przekroczyć podanych niżej wartości:

Kategoria silnika P (kW)	Liczba silników
$37 \leq P < 56$	200
$56 \leq P < 75$	175
$75 \leq P < 130$	250
$130 \leq P \leq 560$	125

4. W odniesieniu do silników stosowanych do napędu lokomotyw w okresie obowiązywania etapu III B, ale nie dłużej niż przez trzy lata od rozpoczęcia tego etapu, producent urządzenia oryginalnego może zwrócić się o zezwolenie producentowi wytwarzającemu silniki na wprowadzenie do obrotu maksymalnie 16 silników do wyłącznego użytku producenta urządzenia oryginalnego. Producent urządzenia oryginalnego może też zwrócić się o zezwolenie producentom wytwarzającym dla niego silniki na wprowadzenie do obrotu maksymalnie 10 dodatkowych silników o mocy znamionowej powyżej 1 800 kW do zainstalowania w lokomotywach przeznaczonych wyłącznie do użytku w sieci kolejowej Wielkiej Brytanii. Lokomotywy będą uważane za spełniające ten wymóg jedynie, gdy wydano dla nich świadectwo bezpieczeństwa uprawniające do eksploatacji w sieci kolejowej Wielkiej Brytanii lub gdy kwalifikują się one do otrzymania takiego świadectwa. Takie zezwolenie przyznaje się jedynie, gdy istnieje techniczne uzasadnienie niemożności spełnienia wartości granicznych emisji etapu III B.

- § 20. 1. Producent urządzenia oryginalnego dołącza do wniosku do jednostki przeprowadzającej badania zgodności typu silnika lub rodziny silników:
- 1) próbkę etykiety do zamocowania na każdym egzemplarzu niedrogowej maszyny ruchomej, w której zamontowany będzie silnik wprowadzony do obrotu według formuły elastycznej, zawierającą tekst wskazany w § 38 ust. 6;
 - 2) próbkę dodatkowej etykiety, która będzie zamocowana na silniku, zgodnie z § 38 ust. 8.
2. Producent urządzenia oryginalnego przekazuje jednostce przeprowadzającej badania zgodności typu silnika lub rodziny silników wszelkie niezbędne

informacje dotyczące wdrożenia formuły elastycznej, których jednostka ta może zażądać w celu podjęcia decyzji.

3. Producent urządzenia oryginalnego przekazuje każdej występującej o to jednostce przeprowadzającej badania zgodności typu silnika lub rodziny silników w państwach członkowskich UE wszelkie informacje wymagane przez tą jednostkę w celu potwierdzenia, że każdy silnik, co do którego zgłoszono wnioski o wprowadzenie do obrotu według formuły elastycznej, lub oznaczony jako taki, został odpowiednio zgłoszony lub oznakowany.”;
- 4) w § 38 ust. 6-8 otrzymują brzmienie:
 - „6. Na etykiecie, o której mowa w § 20 ust. 1 pkt 1 powinien być umieszczony następujący tekst: „...MASZYNA NR ... (seria maszyn) Z ... (całkowita liczba maszyn w danym przedziale mocy) Z SILNIKIEM NR ... MAJĄCYM HOMOLOGACJĘ TYPU (według dyrektywy 97/68/WE) NR ...”.
 7. Silnik zamienny wprowadzony do obrotu zgodnie z § 8, należy oznakować następującym tekstem: "Silnik zamienny" i sprecyzowanym odniesieniem do odpowiedniego odstępstwa.
 8. Na dodatkowej etykiecie, o której mowa w § 20 ust. 1 pkt 2, należy zamieścić następujący tekst: "Silnik wprowadzony do obrotu według formuły elastycznej".”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER GOSPODARKI

ZA ZGODNOŚĆ POD WZGLĘDEM
PRAWNYM I REDAKCYJNYM

DYREKTOR
Departamentu Prawnego

Monika Studzińska
Wzrost 1.91m

20.04.2021

UZASADNIENIE

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 97/68/WE 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 (dalej nazywana „dyrektywą”) ustanawia maksymalne poziomy emisji tlenku węgla (CO), węglowodorów (HC), tlenków azotu (NO_x) i cząstek stałych zawieszonych w gazie (PM) przez silniki wysokoprężne montowane w maszynach budowlanych, rolniczych i leśnych, wagonach silnikowych i lokomotywach, statkach żeglugi śródlądowej, silnikach pracujących przy stałej prędkości obrotowej oraz małych silnikach benzynowych stosowanych w różnego rodzaju maszynach.

Dyrektywa 97/68/WE przewiduje etapowe wprowadzanie coraz surowszych limitów emisji oraz odpowiadające poszczególnym etapom terminy zgodności. Aby wprowadzić do obrotu nowe silniki, wytwórcy muszą zagwarantować, że spełniają one wymogi związane z limitami emisji.

W dniu 13 grudnia 2011 r. weszła w życie dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/88/UE z dnia 16 listopada 2011 r. zmieniająca dyrektywę 97/68/WE w odniesieniu do przepisów dotyczących silników wprowadzanych do obrotu według „formuły elastycznej” (Dz. Urz. UE L 305 z 23.11.2011, str. 1).

Celem projektowanego aktu jest transpozycja do prawa polskiego przepisów ww. dyrektywy 2011/88/UE poprzez nowelizację dotychczas obowiązującego rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 19 sierpnia 2005 roku w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz. U. Nr 202, poz. 1681, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem spalinowym”, transponującego do prawa polskiego ww. dyrektywę 97/68/WE.

Zmiany rozporządzenia spalinowego podyktowane są następującymi przesłankami:

- 1) przejście do etapu III B wiąże się ze zmianami technologicznymi, których wprowadzenie w życie łączy się ze znacznymi kosztami związanymi z ponownym projektowaniem silników i opracowywaniem zaawansowanych rozwiązań technologicznych. Światowy kryzys finansowy i gospodarczy ani jakiegokolwiek wahania koniunktury gospodarczej nie powinny jednak prowadzić do obniżenia norm środowiskowych. W związku z tym obecny przegląd dyrektywy 97/68/WE należy uznać za wyjątkowy. Ponadto inwestycje w technologie przyjazne dla środowiska są istotne dla promowania przyszłego wzrostu gospodarczego, zatrudnienia i ochrony zdrowia;
- 2) dyrektywa 97/68/WE wprowadza „formułę elastyczną”, umożliwiającą wytwórcom urządzeń zakup, w okresie pomiędzy dwoma etapami emisji, ograniczonej liczby silników, które nie spełniają wartości granicznych emisji obowiązujących w tym okresie, ale zostały homologowane zgodnie z wymogami etapu bezpośrednio poprzedzającego aktualnie obowiązujący;
- 3) w czasie etapu III B należy zwiększyć, w każdej kategorii silników, maksymalny odsetek silników wykorzystywanych inaczej niż do napędu wagonów silnikowych, lokomotyw i statków żeglugi śródlądowej, które mogą być wprowadzane do obrotu według „formuły elastycznej”, z 20 % do 37,5 % rocznej liczby urządzeń z silnikami tej kategorii wprowadzanych do obrotu przez wytwórcę urządzeń;
- 4) należy dostosować przepisy „formuły elastycznej”, tak aby rozszerzyć jej stosowanie na silniki stosowane do napędu lokomotyw przez ściśle ograniczony czas;
- 5) poprawa jakości powietrza jest istotnym celem Unii realizowanym za pomocą dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy. Przeciwdziałanie emisji u źródła ma istotne znaczenie dla osiągnięcia tego celu, w tym dla zmniejszenia emisji generowanej przez sektor maszyn samojezdnych nieporuszających się po drogach;
- 6) dyrektywa 97/68/WE przewiduje odstępstwo dla silników zamiennych, które nie dotyczą wagonów silnikowych i lokomotyw. Z uwagi jednak na ograniczenia wagowe i gabarytowe konieczne jest wprowadzenie ograniczonego odstępstwa również dla silników zamiennych w wagonach silnikowych i lokomotywach;

- 7) środki przewidziane w dyrektywie 2011/88/UE stanowią odzwierciedlenie przejściowych trudności, przed którymi stoi sektor wytwórczy, i nie prowadzą do trwałego dostosowania, dlatego okres ich obowiązywania powinien zostać ograniczony do czasu trwania etapu III B lub, jeżeli nie będzie kolejnego etapu, do trzech lat.

Z uwagi na powyższe, zachodzi zatem uzasadniona potrzeba zmiany obowiązującego rozporządzenia w omawianym zakresie.

Zgodnie z § 2 rozporządzenia wchodzi ono w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Jak wynika z art. 2 dyrektywy 2011/88/UE rozporządzenie powinno wejść w życie najpóźniej do dnia 24 listopada 2012 r.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597).

Projekt omawianej regulacji zostanie umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Gospodarki, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z 2009 r. Nr 42, poz. 337 oraz z 2011 r. Nr 106, poz. 622 i Nr 161, poz. 966).

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1) Identyfikacja problemu – analiza.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 97/68/WE 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 (dalej nazywana „dyrektywą”) ustanawia maksymalne poziomy emisji tlenku węgla (CO), węglowodorów (HC), tlenków azotu (NO_x) i cząstek stałych zawieszonych w gazie (PM) przez silniki wysokoprężne montowane w maszynach budowlanych, rolniczych i leśnych, wagonach silnikowych i lokomotywach, statkach żeglugi śródlądowej, silnikach pracujących przy stałej prędkości obrotowej oraz małych silnikach benzynowych stosowanych w różnego rodzaju maszynach.

W dyrektywie przewidziano etapowe wprowadzanie coraz surowszych limitów emisji oraz odpowiadające poszczególnym etapom terminy zgodności. Aby wprowadzić do obrotu nowe silniki, wytwórcy muszą zagwarantować, że spełniają one wymogi związane z limitami emisji.

Celem projektowanego aktu jest transpozycja do prawa polskiego przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/88/UE z dnia 16 listopada 2011 r. zmieniającej dyrektywę 97/68/WE w odniesieniu do przepisów dotyczących silników wprowadzanych do obrotu według „formuły elastycznej” (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 305 z 23 listopada 2011, str. 1), poprzez nowelizację dotychczas obowiązującego rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 19 sierpnia 2005 roku w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz. U. Nr 202, poz. 1681, z późn. zm.) zwanego dalej „rozporządzeniem spalinowym”, transponującego do prawa polskiego dyrektywę 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.

Projektowane zmiany będą miały wpływ na producentów silników, OEM t.j. wytwórców urządzeń oryginalnych oraz organy udzielające homologacji.

Więszymi krajowymi wytwórcami silników spalinowych są:

1. Wytwórnia Silników Wysokoprężnych Andoria w Andrychowie,
2. Zakład Mechaniczny "PZL-Wola" w Siedlcach Sp. z o.o.

Więszymi krajowymi wytwórcami maszyn budowlanych są:

1. Huta Stalowa Wola S.A.,
2. Waryński S.A. Grupa Holdingowa,
3. Fabryka Maszyn Fadroma S.A.,
4. Zakłady Mechaniczne Bumar-Łabędy S.A.

Producentami lokomotyw są:

1. PESA Bydgoszcz S.A.,
2. „FABLOK” S.A.

2) Określenie celów projektowanej regulacji.

Celem wprowadzenia proponowanej zmiany jest transpozycja przepisów dyrektywy 2011/88/UE do prawa polskiego.

3) Analiza opcji.

Istnieją następujące opcje działania, które mogą przyczynić się do osiągnięcia celu:

- I) opcja „zerowa”,
- II) opcja o charakterze nieregulacyjnym,
- III) opcja regulacyjna.

Ad. I)

Opcja „zerowa” jest równoznaczna z niepodejmowaniem żadnych działań.

Ad. II)

Opcja o charakterze nieregulacyjnym oznacza próbę rozwiązania problemu i wypracowania

skutecznych rozwiązań w drodze kontaktów roboczych z zainteresowanymi podmiotami, poza trybem legislacyjnym.

Ad. III)

Rozpatrywana opcja regulacyjna polega na zmianie treści rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 19 sierpnia 2005 roku w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz. U. z 2005 r., Nr 202, poz. 1681, z późn. zm.), w trybie legislacyjnym.

Chcąc osiągnąć zamierzony cel projektowanej zmiany rozporządzenia, jedyną słuszną opcją jest wprowadzenie nowej regulacji w przedmiotowym zakresie.

4) Konsultacje społeczne.

Projektowana regulacja została skonsultowana z następującymi podmiotami:

1. Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów,
Plac Powstańców Warszawy 1, 00-950 Warszawa,
2. Polski Komitet Normalizacyjny, ul. Świętokrzyska 14, 00-050 Warszawa,
3. Krajowa Izba Gospodarcza, ul. Trębacka 4, 00-074 Warszawa,
4. Centralny Instytut Ochrony Pracy - PIB, ul. Czerniakowska 16, 00-701 Warszawa,
5. Główny Inspektorat Pracy, ul. Krucza 38/42, 00-926 Warszawa,
6. Konfederacja Pracodawców Polskich, ul. Brukselska 7, 03-973 Warszawa,
7. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych LEWIATAN,
ul. Klonowa 6, 00-591 Warszawa,
8. Urząd Dozoru Technicznego, ul. Szczęśliwicka 34, 02-353 Warszawa,
9. Naczelna Organizacja Techniczna, ul. Czackiego 3/5, 00-043 Warszawa,
10. Stowarzyszenie Konsumentów Polskich, ul. Gizów 6, 01-249 Warszawa,
11. Zakład Mechaniczny „PZL- WOLA” w Siedlcach Sp. z o.o.,
ul. Artyleryjska 11, 08-110 Siedlce,
12. Wytwórnia Silników "PZL-Mielec" Sp. z o.o., Wojska Polskiego 3, 39-300 Mielec,
13. ANDORIA-MOT Sp. z o.o., ul. Krakowska 140, 34-120 Andrychów,
14. Stowarzyszenie Producentów i Dystrybutorów Maszyn Rolniczych,
ul. Kolejowa 54, 87-880 Brześć Kujawski,

15. Stowarzyszenie Dla Rozwoju Krajowej Produkcji Maszyn Budowlanych,
ul. Napoleona 2, 05-230 Kobyłka,
16. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych Sp. z o.o. ,
ul. Napoleona 2, 05-230 Kobyłka,
17. Isuzu Motors Polska Sp. z o.o., ul. Towarowa 50, 43-100 Tychy,
18. Przemysłowy Instytut Motoryzacji, ul. Jagiellońska 55, 03-301 Warszawa,
19. Instytut Transportu Samochodowego, ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa,
20. PESA Bydgoszcz S.A., ul. Zygmunta Augusta 11, 85-082 Bydgoszcz,
21. Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce „FABLOK” S.A., ul. Fabryczna 16, 32-500
Chrzanów,
22. Huta Stalowa Wola S.A., ul. Kwiatkowskiego 1, 37-450 Stalowa Wola,
23. Waryński S.A. Grupa Holdingowa, ul. Jana Kazimierza 1/29, 01-248 Warszawa,
24. FADROMA Development Sp. z o. o., ul. Kiełbaśnicza 24, 50-110 Wrocław,
25. Zakłady Mechaniczne "BUMAR - ŁABĘDY" S.A., ul. Mechaników 9, 44-109 Gliwice.

W ramach przeprowadzonych konsultacji społecznych uwagi zgłosiły następujące podmioty: Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce „FABLOK” S.A., Huta Stalowa Wola S.A. oraz Urząd Dozoru Technicznego.

Zarząd Pierwszej Fabryki Lokomotyw w Polsce "FABLOK" Spółka Akcyjna zawniósł o przedłużenie okresu stosowania silników do lokomotyw o emisji IIIA o trzy lata bez uwarunkowań ilościowych. Uzasadził to następującymi przesłankami:

1. rynek stosowania silników spalinowych spełniających aktualne wymagania norm emisji spalin w Polsce dopiero się rozwija,
2. ilość zastosowanych silników z normą IIIA w modernizowanych lokomotywach jest niewielka, a w związku z tym proponowana ilość silników z normą IIIA jako procent zastosowanych dotychczas, co przy rozwijającym się rynku modernizacji lokomotyw w Polsce sprowadzałaby się do 1-2 sztuk /rok,
3. brak wiążącej, terminowej informacji od producentów silników o dostępności silników spełniających wymagania IIIB, zarówno dla silników średniej jak i dużej mocy z uwagi na proces testów i uruchomienia serii informacyjnej,
4. konieczność dostosowania konstrukcyjnego lokomotyw do zabudowy silników z IIIB -

znaczne zwiększenie gabarytów zabudowy silników o danej mocy w stosunku do rozwiązań z emisją IIIA.

Według Huty Stalowa Wola S.A. w celu zastosowania silników „nowszej generacji” w produkowanych maszynach, konieczne jest wykonanie właściwych działań wdrożeniowych, polegających m.in. na prowadzeniu badań i przebudowie układów chłodzenia, wydechu, napędowego, wyciszenia, więc potrzebny jest dłuższy czas, niż założony we wcześniej wydanych przepisach prawnych (dyrektywach/rozporządzeniach). W związku z powyższym wydłużenie czasu obowiązywania poszczególnych etapów i zwiększenie liczby silników wprowadzonych do obrotu według „formuły elastycznej” określanych w dyrektywach/rozporządzeniach jest ze wszech miar wskazane.

Urząd Dozoru Technicznego wniósł do projektu rozporządzenia kilka uwag o charakterze redakcyjnym, które zostały uwzględnione. Urząd Dozoru Technicznego zaproponował również zmianę rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 19 sierpnia 2005 r. w zakresie:

1. wprowadzenia definicji pojęcia „producent urządzenia oryginalnego”.
2. zmiany obecnie używanych w rozporządzeniu pojęć:
 - w § 3 ust. 2 lit. i) zamiast „podnośniki bramowe” proponuje użyć „podesty ruchome”,
 - w § 3 ust. 2 lit. j) zamiast „dźwigi ruchome” użyć „żurawie samojezdne”.
3. ujednoczenia pojęć używanych w rozporządzeniu. W pkt 3.7.1 Załącznika nr 2 do rozporządzenia używa się pojęcia „niedrogowe urządzenia ruchome” podczas gdy w § 3 ust. 1 i 2 rozporządzenia używa się pojęcia „niedrogowe maszyny ruchome”.

5) Analiza kosztów i korzyści.

a) Wpływ aktu normatywnego na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Wejście w życie projektowanej zmiany nie wpłynie na zwiększenie wydatków budżetu państwa oraz nie spowoduje skutków dla dochodów i wydatków budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

b) Wpływ na rynek pracy.

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy.

c) Wpływ aktu normatywnego na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Projektowane zmiany rozporządzenia nie będą miały negatywnego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

Dyrektywa 2011/88/UE, implementowana przedmiotowym projektem rozporządzenia, jest odpowiedzią na światowy kryzys ekonomiczny. Wprowadza dla producentów niedrogowych maszyn ruchomych przejściowe środki łagodzące w postaci zmiany „formuły elastycznej” umożliwiającej wprowadzanie do obrotu większej ilości maszyn ze „starymi silnikami” - zgodnymi z poprzednio obowiązującymi „łagodniejszymi” limitami emisji spalin. Zmiana podwyższa w etapie III B dopuszczalną liczbę silników wprowadzanych do obrotu na podstawie formuły elastycznej z 20 do 37,5 % (z wyjątkiem silników służących do napędu lokomotyw i wagonów).

Implementacja dyrektywy 2011/88/UE jest złagodzeniem dotychczas obowiązującej dyrektywy 97/68/WE, bowiem pozwala ona w nieco szerszym zakresie skorzystać z „formuły elastycznej”, zezwalającej na odstępstwo od obowiązujących wymagań dotyczących dopuszczalnej emisji zanieczyszczeń z układów wylotowych silników. Dyrektywa 2011/88/UE upraszcza dostęp producenta urządzenia oryginalnego do organu władzy homologacyjnej wydającego zezwolenia w ramach „formuły elastycznej” oraz zwiększa limity silników mogących skorzystać z „formuły elastycznej”. Omawiana regulacja powinna więc być dobrze przyjęta w przedsiębiorstwach objętych jej zakresem, bowiem przeciwdziała ona wzrostowi kosztów prowadzenia działalności przedsiębiorstw.

Wobec powyższego, projektowana zmiana będzie miała pozytywny wpływ na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

d) Wpływ na sytuację i rozwój regionalny.

Projektowana zmiana nie będzie miała wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

e) Wpływ regulacji na środowisko naturalne.

Wpływ implementacji dyrektywy 2011/88/UE na stan środowiska naturalnego można uznać za znikomy, bowiem w Polsce może ona dotyczyć co najwyżej kilkudziesięciu silników wprowadzonych do obrotu dzięki „formule elastycznej”, a spełniających normę IIIA zamiast normy IIIB. Udział w rynku tej grupy silników stanowić będzie ułamek procenta ogólnej liczby silników spalinowych wprowadzanych w tym czasie do obrotu w Polsce.

6) Rekomendacje.

Zgodnie z art. 288 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (dawny artykuł 249 TWE) dyrektywa wiąże każde Państwo Członkowskie, do którego jest kierowana, w odniesieniu do rezultatu, który ma być osiągnięty, pozostawia jednak organom krajowym swobodę wyboru formy i środków.

Projektowany akt prawny ma charakter dostosowawczy do prawodawstwa unijnego. Celem w/w nowelizacji jest transpozycja do polskiego systemu prawnego przepisów dyrektywy 2011/88/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 listopada 2011 r. zmieniającej dyrektywę 97/68/WE w odniesieniu do przepisów dotyczących silników wprowadzanych do obrotu według „formuły elastycznej” (Dz. Urz. UE L 305 z 23.11.2011, str. 1).