

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2011 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 54 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. Nr 122, poz. 1321, z późn. zm.<sup>3)</sup>) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** W rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 20 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych (Dz. U. Nr 199, poz. 1469) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 1:

a) w ust. 2 w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) w układzie hamulcowym pojazdu kolejowego, metra i tramwaju lub w układzie sterującym elementami za- i wyładowniczymi pojazdu kolejowego i metra lub w urządzeniu przeciwpożarowym pojazdu kolejowego, metra i tramwaju lub w innych układach tych pojazdów,”

b) w ust. 2 dodaje się pkt 3-7 w brzmieniu:

„3) zbiorniki zamontowane w instalacjach zasilania pojazdów i statków żeglugi śródlądowej, napełniane:

a) skroplonym gazem węglowodorowym LPG stanowiącym mieszaninę węglowodorów, zwanych dalej „zbiornikami LPG”,

b) sprężonym gazem ziemnym CNG, zwanych dalej „zbiornikami CNG”,

c) skroplonym schłodzonym gazem ziemnym LNG, zwanych dalej „zbiornikami LNG”,

d) wodorem, zwanych dalej „zbiornikami wodoru”;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu ..... 2010 r., pod numerem ....., zgodnie z § 4 rozporządzenia 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), które wdraża dyrektywę 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz. Urz. WE L 204 z 21.07.1998, str. 37, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 20, str. 337, z późn. zm.).

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 74, poz. 676, z 2004 r. Nr 96, poz. 959, z 2006 r. Nr 104, poz. 708, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1832, z 2008 r. Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 98, poz. 817 i Nr 98, poz. 818 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278.

- 4) zbiorniki na gaz skroplony lub sprężony zamontowane w instalacjach grzewczych pojazdów lub statków żeglugi śródlądowej, stosowane:
- a) w celu ogrzewania:
    - kabin pojazdów drogowych, kolejowych lub statków żeglugi śródlądowej,
    - przyczep kempingowych oraz turystycznych,
  - b) w celu prowadzenia procesów technologicznych;
- 5) kotły parowozowe;
- 6) urządzenia służące do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowane na pojazdach drogowych;
- 7) zbiorniki magazynowe LNG znajdujące się na obszarze kolejowym, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej.”,

c) w ust. 3 dodaje się pkt 3 i 4 w brzmieniu:

„3) Regulaminy nr 67 i nr 110 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych stanowiące załączniki do Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań, sporządzonego w Genewie dnia 20 marca 1958 r. (Dz. U. z 2001 r. Nr 104, poz. 1135 i 1136);

4) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 79/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych napędzanych wodorem oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.Urz.UE L 35 z 04.02.2009, str. 32).”,

d) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Warunki techniczne dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, naprawy i modernizacji, dla zbiorników magazynowych LNG znajdujących się na obszarze kolejowym, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, zgodnie z art. 8 ust. 6 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym, określa Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, zwany dalej „TDT”.”;

2) w § 2:

a) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) wyposażenie konstrukcyjne - wewnętrzne lub zewnętrzne elementy wzmacniające, stabilizujące, wsporcze, izolacja cieplna;”,

b) pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) wyposażenie eksploatacyjne - urządzenia zabezpieczające przed przepełnieniem zbiornika, urządzenia grzewcze, urządzenia chłodnicze, sprężarki, pompo-sprężarki, przyrządy kontrolno-pomiarowe;”,

c) dodaje się pkt 10 i 11 w brzmieniu:

„10) podmiot uprawniony – podmiot posiadający uprawnienie, odpowiednio w zakresie wytwarzania, modernizacji lub naprawy urządzeń technicznych, wydane przez TDT na podstawie art. 9 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym;

11) zbiorniki magazynowe LNG – zbiorniki magazynowe na skroplony, schłodzony gaz ziemny przechowywany w temperaturze nie wyższej niż - 163°C.”;

3) w § 3:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W celu uzyskania decyzji zezwalającej na eksploatację specjalistycznego urządzenia ciśnieniowego eksploatujący zgłasza pisemnie urządzenie do TDT.”,

b) w ust. 3 pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) instrukcję obsługi specjalistycznego urządzenia ciśnieniowego zawierającą wszystkie niezbędne informacje dotyczące zasad bezpiecznej obsługi i konserwacji, zwaną dalej „instrukcją eksploatacji”.”,

c) dodaje się ust. 6 i 7 w brzmieniu:

„6. Wytwarzający składa dla zbiorników LPG zgłoszenie, o którym mowa w ust. 1, w celu wydania decyzji zezwalającej na eksploatację tych urządzeń.

7. W technicznie uzasadnionych przypadkach, po uzgodnieniu z TDT, zakres dokumentacji, o którym mowa w ust. 3, może ulec zmianie.”;

4) § 8 otrzymuje brzmienie:

„§ 8. 1. Na podstawie dokumentacji, o której mowa w § 3 ust. 3, oraz czynności, o których mowa w § 7 ust. 1, TDT wydaje decyzję zezwalającą na eksploatację specjalistycznego urządzenia ciśnieniowego.

2. Decyzji nie wydaje się dla zbiorników LPG, które są montowane w zakładach posiadających homologację w zakresie montażu instalacji gazowej zasilania pojazdów samochodowych oraz posiadają protokół badania i decyzję zezwalającą na eksploatację wydaną przez TDT w fazie wytwarzania.”;

5) w § 15 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. Eksploatujący lub podmiot uprawniony przygotowuje specjalistyczne urządzenie ciśnieniowe do badań w zakresie niezbędnym do ich przeprowadzenia, w sposób zapewniający bezpieczeństwo osób wykonujących badania oraz zapewnia obsługę techniczną wykonywanych badań.”;

6) po § 15 dodaje się § 15a w brzmieniu:

„§ 15a. Osoby napełniające zbiorniki LPG, CNG, LNG i wodoru zamontowane w instalacjach zasilania pojazdów i statków żeglugi śródlądowej oraz osoby obsługujące kotły parowozowe powinny posiadać odpowiednie uprawnienia wydane przez TDT, potwierdzające kwalifikacje niezbędne do wykonania tych czynności.”;

7) Rozdział 5 otrzymuje brzmienie:

## **„Rozdział 5**

### **Wytwarzanie, naprawa lub modernizacja specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych**

§ 16. 1. Wytwarzanie, naprawa lub modernizacja specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych powinny być przeprowadzone przez podmiot uprawniony, zgodnie z warunkami określonymi w uprawnieniu oraz w uzgodnionej przez TDT dokumentacji technicznej i technologicznej.

2. Wytworzenie, naprawa lub modernizacja specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych powinny być potwierdzone pisemnie przez podmiot uprawniony.

3. W czasie wytwarzania specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych, nie objętych oceną zgodności, o której mowa w przepisach o systemie oceny zgodności, należy przeprowadzić badania zgodnie z przepisami, o których mowa odpowiednio w § 1 ust. 3 pkt 3 i 4 oraz z warunkami określonymi w uprawnieniu i uzgodnioną przez TDT dokumentacją techniczną i technologiczną.

4. Połączenia spajane wykonywane podczas wytwarzania, naprawy lub modernizacji specjalistycznego urządzenia ciśnieniowego, powinny być wykonane, na podstawie uzgodnionej przez TDT technologii spajania przez personel posiadający odpowiednie kwalifikacje potwierdzone przez TDT; nie dopuszcza się naprawy połączeń spajanych bez uzgodnienia z TDT.

5. Po zakończeniu naprawy lub modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych należy przeprowadzić badanie techniczne, o którym mowa w § 17 ust. 1 pkt 2 lit. a.”;

8) w § 19 w ust. 5 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) ciśnienie próbne powinno być utrzymane co najmniej przez 30 minut dla cystern ciśnieniowych, których ciśnienie próbne przekracza wartość 1 bara, oraz 15 minut dla pozostałych specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych chyba, że warunki określone w uprawnieniu podmiotu uprawnionego do wytwarzania zbiorników specjalistycznego urządzenia ciśnieniowego lub dokumentacja techniczna i technologiczna zbiorników uzgodniona przez TDT stanowią inaczej;”;

9) § 21 otrzymuje brzmienie:

„§ 21. Rewizja zewnętrzna polega na ocenie wizualnej stanu zewnętrznej powierzchni specjalistycznego urządzenia ciśnieniowego, wyposażenia obsługowego i eksploatacyjnego oraz osprzętu zabezpieczającego, stanu połączenia zbiornika z podwoziem, ramą lub innymi elementami mocującymi, stanu zabezpieczeń antykorozyjnych, oznaczeń i opisów, a także na sprawdzeniu działania osprzętu.”;

10) po § 28 dodaje się § 28a w brzmieniu:

„§ 28a.1. Maksymalny okres użytkowania zbiorników LPG, CNG, LNG i wodoru określony przez wytwarzającego, eksploatowanych w normalnych warunkach nie może wynosić więcej niż 20 lat.

2. Zbiorniki LPG, CNG, LNG i wodoru, które podczas wypadku lub awarii zostały poddane działaniu ognia, powinny zostać wycofane z eksploatacji.

3. Zbiorniki LPG, CNG, LNG i wodoru zamontowane w pojazdach lub statkach żeglugi śródlądowej, które uczestniczyły w wypadku lub uległy awarii, powinny być wymontowane i zgłoszone przez eksploatującego do badania doraźnego. Do dalszej eksploatacji mogą być dopuszczone zbiorniki, które nie wykazują śladów odkształceń lub innych uszkodzeń mechanicznych oraz przeszły z wynikiem pozytywnym badania przeprowadzone przez TDT.”;

11) załącznik do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

**§ 2.** 1. Urządzenia, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 6, eksploatowane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia powinny zostać zgłoszone do dnia 31 grudnia 2012 r. do TDT.

2. Do zgłoszenia należy dołączyć, w dwóch egzemplarzach, dokumentację, o której mowa w § 3 ust. 3.

3. W przypadku braku dokumentacji, o której mowa w § 3 ust. 3, może być sporządzona dokumentacja uproszczona zawierająca co najmniej:

- 1) opis i charakterystykę techniczną;
- 2) rysunek zestawieniowy urządzenia wraz z mocowaniem jego do pojazdu, z podaniem głównych wymiarów, w szczególności grubości elementów przesyłowych oraz zastosowanych połączeń i uszczelnień;
- 3) dokument potwierdzający wykonanie i zbadanie urządzenia, o ile taki dokument został wystawiony;
- 4) dokumenty dostarczane przez wytwarzającego elementy i osprzęt urządzenia określone w przepisach dotyczących oznakowania CE – w przypadku urządzeń wprowadzonych do obrotu po dniu 1 maja 2004 r., o ile ma zastosowanie;
- 5) dokumenty kontroli jakości dla zastosowanych materiałów, o ile takie dokumenty istnieją, lub wykaz zastosowanych materiałów;
- 6) oświadczenie eksploatującego urządzenie o przeprowadzonej modernizacji lub zmianach konstrukcyjnych;
- 7) instrukcję obsługi i konserwacji urządzenia.

4. Na podstawie dokumentacji, o której mowa w ust. 2 lub 3, oraz czynności o których mowa w § 7 ust. 1, TDT wydaje decyzję zezwalającą na eksploatację specjalistycznego urządzenia ciśnieniowego.

**§ 3.** Osoby napełniające zbiorniki CNG, LNG i wodoru zamontowane w instalacjach zasilania pojazdów i statków żeglugi śródlądowej oraz osoby obsługujące kotły parowozowe muszą uzyskać uprawnienia, o których mowa w § 15a, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

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

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

**Załącznik do rozporządzenia Ministra  
Infrastruktury z dnia (poz.)**

**FORMY DOZORU TECHNICZNEGO I TERMINY BADAŃ SPECJALISTYCZNYCH URZĄDZEŃ  
CIŚNIENIOWYCH**

Lp.	Wyszczególnienie	Forma dozoru	Terminy badań			
			rewizja wewnętrzna	próba ciśnieniowa	rewizja zewnętrzna	próba szczelności i funkcjonowania osprzętu
1	2	3	4	5	6	7
1	Zbiorniki sprężonego powietrza zamontowane na stałe w tramwajach, pojazdach kolejowych z napędem własnym i metra, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 1 lit. a	pełny	co 6 lat	co 12 lat	co 3 lata	co 3 lata
2	Hydroakumulatory zamontowane na stałe w hydraulicznych układach roboczych pojazdów kolejowych, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 1 lit. a	pełny	co 6 lat	co 12 lat	co 3 lata	co 3 lata
3	Zbiorniki sprężonego powietrza zamontowane na stałe w pomocniczych układach sterowniczych pojazdów, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 1 lit. a	pełny	co 6 lat	co 12 lat	co 3 lata	co 3 lata
4	Zbiorniki w agregatach proszkowych zamontowanych na stałe w gaśniczych pojazdach drogowych, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 1 lit. b	pełny	co 6 lat	co 12 lat	co 3 lata	-
5	Zbiorniki sprężonego powietrza zamontowane na stałe w pojazdach kolejowych bez własnego napędu, o iloczynnie nadciśnienia i	ograniczony	-	-	co 4 lata z uwzględnieniem terminów przeglądów okresowych	co 4 lata z uwzględnieniem terminów przeglądów okresowych

	<i>pojemności <math>PS \times V &gt; 200 \text{ bar} \times \text{dm}^3</math>, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 1 lit. a</i>				<i>pojazdów szynowych</i>	<i>pojazdów szynowych</i>	
6	<i>Zbiorniki przeciwpożarowe zamontowane na stałe w pojazdach, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 1 lit. a</i>	<i>ograniczony</i>	-	-	<i>co 6 lat</i>	<i>co 6 lat</i>	
7	<i>Zbiorniki sprężonego powietrza zamontowane na stałe w pojazdach kolejowych bez własnego napędu, o iloczynie nadciśnienia i pojemności <math>PS \times V \leq 200 \text{ bar} \times \text{dm}^3</math>, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 1 lit. a</i>	<i>uproszczony</i>	-	-	-	-	
8	<i>Cysterny napełniane podciśnieniowo i opróżniane ciśnieniem wyższym niż 0,5 bara, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 2 lit. a</i>	<i>pełny</i>	<i>co 6 lat</i>	<i>co 6 lat</i>	<i>co 2 lata</i>	<i>co 2 lata</i>	
9	<i>Cysterny opróżniane lub napełniane ciśnieniem wyższym niż 0,5 bara, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 2 lit. b</i>	<i>w ruchu drogowym</i>	<i>pełny</i>	<i>co 6 lat</i>	<i>co 6 lat</i>	<i>co 2 lata</i>	<i>co 2 lata</i>
		<i>w ruchu kolejowym</i>	<i>pełny</i>	<i>co 6 lat</i>	<i>co 6 lat</i>	<i>co 3 lata</i>	<i>co 3 lata</i>
10	<i>Cysterny napełniane i przewożone pod ciśnieniem wyższym niż 0,5 bara do przewozu materiałów płynnych, o</i>	<i>w ruchu drogowym</i>	<i>pełny</i>	<i>co 6 lat</i>	<i>co 6 lat</i>	<i>co 2 lata</i>	<i>co 2 lata</i>

	<i>których mowa w § 1 ust. 2 pkt 2 lit. c</i>	<i>w ruchu kolejowym</i>	<i>pełny</i>	<i>co 6 lat</i>	<i>co 6 lat</i>	<i>co 3 lata</i>	<i>co 3 lata</i>
11	<i>Cysterny odejmowalne (zbiorniki kontenerowe), które są pod ciśnieniem napelniane, opróżniane lub przewożone, o iloczynie nadciśnienia i pojemności <math>PS \times V &gt; 50</math> barów <math>\times dm^3</math> i nadciśnieniu <math>PS &gt; 0,5</math> bara, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 2 lit. d</i>		<i>pełny</i>	<i>co 6 lat</i>	<i>co 6 lat</i>	<i>co 2 lata</i>	<i>co 2 lata</i>
12	<i>Hydroakumulatory zamontowane na stałe w układach hamulcowych, napinających i sterujących kolei linowych, wyciągów narciarskich</i>		<i>pełny</i>	<i>co 6 lat</i>	<i>co 6 lat</i>	<i>co 1 rok</i>	<i>co 1 rok</i>
13	<i>Zbiorniki LPG zamontowane na stałe w pojazdach samochodowych</i>		<i>pełny*</i>	<i>co 10 lat</i>	<i>co 10 lat</i>	<i>co 10 lat</i>	<i>co 10 lat</i>
14	<i>Zbiorniki CNG zamontowane na stałe w pojazdach samochodowych</i>		<i>pełny</i>	<i>co 10 lat</i>	<i>co 10 lat</i>	<i>co 3 lata</i>	<i>co 3 lata</i>
15	<i>Zbiorniki LNG zamontowane na stałe w pojazdach samochodowych</i>		<i>pełny</i>	<i>co 10 lat</i>	<i>co 10 lat</i>	<i>co 1 rok</i>	<i>co 1 rok</i>
16	<i>Zbiorniki wodoru zamontowane na stałe w pojazdach samochodowych</i>		<i>pełny</i>	<i>co 10 lat</i>	<i>co 10 lat</i>	<i>co 1 rok</i>	<i>co 1 rok</i>
17	<i>Pozostałe zbiorniki LPG, CNG i LNG</i>		<i>pełny</i>	<i>co 10 lat</i>	<i>co 10 lat</i>	<i>co 2 lata</i>	<i>co 2 lata</i>
18	<i>Zbiorniki na gaz, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 4</i>		<i>pełny</i>	<i>co 6 lat</i>	<i>co 6 lat</i>	<i>co 1 rok</i>	<i>co 1 rok</i>
19	<i>Kotły parowozowe</i>		<i>pełny</i>	<i>co 6 lat</i>	<i>co 6 lat</i>	<i>co 1 rok</i>	<i>co 1 rok</i>
20	<i>Urządzenia służące do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowane na pojazdach</i>		<i>pełny</i>	<i>co 6 lat</i>	<i>co 3 lata</i>	<i>co 1 rok (wraz z pomiarem grubości)</i>	<i>co 1 rok</i>



	<i>drogowych</i>				<i>elementów przesyłowych)</i>	
21	<i>Zbiorniki magazynowe LNG</i>	<i>pełny</i>	<i>w okresach remontowych zgodnie z dokumentacją techniczną i warunkami o których mowa w § 1 ust. 4</i>	<i>co 1 rok</i>	<i>-----</i>	

*\* bez prowadzenia ewidencji. ”.*

## UZASADNIENIE

Projektowana zmiana rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych (Dz. U. Nr 199, poz. 1469) ma na celu uregulowanie warunków technicznych dozoru technicznego dla zbiorników stosowanych w instalacjach zasilania pojazdów i statków żeglugi śródlądowej:

- skroplonym gazem węglowodorowym LPG stanowiącym mieszaninę węglowodorów,
- sprężonym gazem naturalnym CNG,
- skroplonym schłodzonym gazem naturalnym LNG,
- wodorem,

oraz dla zbiorników na gaz skroplony lub sprężony zainstalowane w instalacjach grzewczych pojazdów i statków żeglugi śródlądowej, które w obowiązującym rozporządzeniu nie były ujęte.

Projekt rozporządzenia reguluje również objęcie dozorem technicznym urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, które są zamontowane na pojazdach drogowych. Powyższa zmiana została wprowadzona na wniosek Głównego Inspektora Pracy. Biorąc pod uwagę zagrożenia jakie stwarzają ww. urządzenia oraz zdarzające się wypadki ze skutkiem śmiertelnym, uznano za zasadne objęcie dozorem technicznym urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu.

Jednocześnie zaproponowano okres przejściowy na dostosowanie się właścicieli ww. urządzeń do nowych przepisów w terminie do dnia 31 grudnia 2012 r. Zaproponowany termin powinien umożliwić na zgłoszenie oraz przyjęcie przedmiotowych urządzeń pod dozór techniczny, co nie powinno powodować utrudnienia dla przedsiębiorców, gdyż dokumentacja jaką należało będzie przedłożyć w Transportowym Dozorze Technicznym jest ogólnie dostępna i stanowi podstawowe dokumenty producenta urządzenia. Zastosowanie okresu przejściowego jedynie do urządzeń wskazanych w § 1ust. 2 pkt 6 rozporządzenia wynika z faktu, iż pozostałe urządzenia są wymienione w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 16 lipca 2002 r. w sprawie rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu (Dz. U. Nr 120, poz. 1021 oraz z 2003 r. Nr 28 poz. 240) i w związku z tym są już objęte dozorem technicznym.

Dla osób napełniających zbiorniki CNG, LNG i wodoru zamontowane w instalacjach zasilania pojazdów i statków żeglugi śródlądowej oraz osób obsługujących kotły parowozowe przewidziano obowiązek uzyskania uprawnienia, wydanego przez TDT, potwierdzającego kwalifikacje niezbędne do wykonania tych czynności. Okres przejściowy na uzyskanie niezbędnych uprawnień przewidziano na okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Okres przejściowy nie dotyczy natomiast osób napełniających zbiorniki LPG, ponieważ osoby takie objęte są już obowiązkiem posiadania niezbędnych uprawnień na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym.

Z uwagi na dynamicznie rozwijający się przemysł związany z transportem i magazynowaniem gazu LNG, w przedmiotowym projekcie objęto dozorem technicznym urządzenia techniczne jakimi są zbiorniki magazynowe LNG na terenie portów morskich.

Powyższe wynika z konieczności objęcia dozorem technicznych w/w zbiorników LNG, które dotychczas z uwagi na brak stosownych warunków technicznych t.j.: rozporządzeń właściwych ministrów ds. transportu lub gospodarki, nie były obejmowane dozorem technicznym przez jednostki dozoru technicznego. Dodatkowo należy zauważyć, że dotychczas nie było potrzeby określania warunków technicznych dla tego typu zbiorników, gdyż w zasadzie nie występowały one na terenie Polski.

Należy nadmienić, że dla zbiorników magazynowych na gaz LNG (Liquefied Natural Gas) – skroplony schłodzony gaz ziemny, aktualnie brak jest stosownych warunków technicznych dozoru technicznego. Jednakże z uwagi na niebezpieczeństwo jakie może stwarzać przechowywane w w/w zbiornikach medium (skroplony gaz ziemny przechowywany w temp.  $-163^{\circ}\text{C}$ ), powinny zostać objęte dozorem technicznym.

Z uwagi na fakt, że zgodnie z art. 44 ust. 1, pkt. 1 lit d ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. Nr 122, poz. 1321, ze zm.), do zakresu działania TDT należy m.in. wykonywanie dozoru technicznego nad urządzeniami technicznymi znajdującymi się na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej oraz związanymi z żeglugą morską i śródlądową, w szczególności urządzeniami ciśnieniowymi, bezciśnieniowymi zbiornikami (cysternami) i dźwignicami, jak również mając na względzie, że nowa inwestycja budowy gazoportu LNG w Świnoujściu w zakresie czynności dozoru technicznego podlegać będzie Transportowemu Dozorowi Technicznemu, istnieje potrzeba objęcia ww. zbiorników dozorem technicznym.

Dozór techniczny dla poszczególnych urządzeń technicznych jest indywidualnie określany na podstawie warunków technicznych i sprawowany przez Transportowy Dozór Techniczny na podstawie ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. Nr

122, poz. 1321, z późn. zm.).

Opracowanie warunków technicznych, wprowadzonych nowelą rozporządzenia Ministra Infrastruktury na podstawie art. 54 ust. 2 ustawy o dozorze technicznym, przyczyni się do poprawy sprawowania dozoru technicznego nad tymi urządzeniami przez Transportowy Dozór Techniczny. Wprowadzane zmiany regulują jednocześnie wymagania dotyczące wytwarzania i eksploatacji zbiorników stosowanych w nowych technologiach zasilania pojazdów i statków żeglugi śródlądowej.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na dochody i wydatki budżetu państwa, ponieważ specjalistyczne urządzenia ciśnieniowe podlegają już pod dozór techniczny sprawowany przez Transportowy Dozór Techniczny.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach internetowych Ministerstwa Infrastruktury w Biuletynie Informacji Publicznej. W trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa żaden z podmiotów zajmujących się działalnością lobbingsową w procesie stanowienia prawa nie zgłosił zainteresowania pracami nad ww. projektem rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia podlega notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Przepisy nowelizowanego rozporządzenia są zgodne z normami i przepisami Unii Europejskiej.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1) Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja:

Przedmiotowy projekt rozporządzenia oddziałuje na Transportowy Dozór Techniczny, przedsiębiorców posiadających specjalistyczne urządzenia ciśnieniowe oraz przedsiębiorców posiadających zbiorniki magazynowe LNG na terenie portów morskich.

### 2) Wpływ regulacji na koszty funkcjonowania przedsiębiorców:

- a) **eksploatujących pojazdy i statki żeglugi śródlądowej wyposażone w zbiorniki:**  
projekt rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla przedsiębiorców eksploatujących pojazdy i statki żeglugi śródlądowej wyposażone w zbiorniki. Zbiorniki, których dotyczy nowelizacja rozporządzenia, należą do urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu, o których mowa w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. Nr 122, poz. 1321 z późn. zm.) oraz w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 16 lipca 2002 r. w sprawie rodzajów urządzeń podlegających dozorowi technicznemu (Dz. U. Nr 120, poz. 1021 z późn. zm.). Ww. urządzenia podlegają dozorowi technicznemu nad którym TDT wykonuje już czynności dozoru technicznego na podstawie indywidualnych warunków technicznych wydawanych przez Dyrektora TDT w czasie produkcji tych urządzeń. Nowelizacja rozporządzenia określa jedynie warunki techniczne dla tych urządzeń, co nie ma wpływu na koszty funkcjonowania podmiotów eksploatujących,
- b) **przedsiębiorców posiadających urządzenia do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowane na pojazdach drogowych:**  
projekt rozporządzenia spowoduje dodatkowe skutki finansowe dla przedsiębiorców posiadających urządzenia do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowane na pojazdach drogowych, z uwagi na objęcie tych urządzeń dozorem technicznym,
- c) **przedsiębiorców posiadających zbiorniki magazynowe LNG na terenie portów morskich:**  
projekt rozporządzenia spowoduje dodatkowe skutki finansowe dla przedsiębiorców posiadających zbiorniki magazynowe LNG na terenie portów morskich, z uwagi na objęcie tych urządzeń dozorem technicznym.

### 3) Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego:

wydanie rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego,

### 4) Wpływ regulacji na rynek pracy:

rozporządzenie nie będzie miało wpływu na zwiększenie zatrudnienia w Transportowym Dozorze Technicznym, która to jednostka obecnie wykonuje czynności objęte rozporządzeniem,

**5) Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw:**

rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki,

**6) Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny:**

rozporządzenie nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów,

**7) Wyniki konsultacji społecznych:**

w ramach konsultacji społecznych projekt rozporządzenia został przekazany do:

- Transportowego Dozoru Technicznego,
- Izby Gospodarczej Transportu Lądowego,
- Związku Polskich Armatorów Śródlądowych.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych uwagi do przedmiotowego projektu rozporządzenia zgłosił Transportowy Dozór Techniczny (TDT). Uwagi miały charakter redakcyjny i zostały uwzględnione w obecnej wersji projektu.