



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-7.054.36.2024

Warszawa, 05 listopada 2024

**Szanowny Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej**

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację numer 5437 Posła na Sejm RP Krzysztofa Szczuckiego, w sprawie *pojazdów samochodowych na LPG oraz elektrycznych*, skierowaną do Ministra Infrastruktury oraz do Ministra Klimatu i Środowiska, uprzejmie przedstawiam odpowiedzi na pytania 1 oraz 2 pozostające w zakresie kompetencji Ministra Infrastruktury. Jednocześnie uprzejmie informuję, iż w zakresie pytania numer 3, właściwym do odpowiedzi uznał się Minister Klimatu i Środowiska, który pismem z dnia 24 października br. znak DEI-ZD.050.1.2024.MP udzielił odpowiedzi na przedmiotowe pytanie.

Pytanie numer 1. Czy Ministerstwo planuje podjąć pracę nad ujednoczeniem zasad wydawania decyzji zezwalającej na eksploatację zbiorników CNG oraz LNG? Jeśli TAK, w jakim terminie?

Uprzejmie informuję, że zgodnie z art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. *o dozorze technicznym* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1194) oraz rozporządzenia 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. z 2014 r. poz. 1465, z późn. zm.), zwane dalej: „*rozporządzeniem*”, zbiorniki CNG, LNG mogą być eksploatowane wyłącznie na podstawie decyzji zezwalającej na ich eksploatację, wydanej przez organ właściwej jednostki dozoru technicznego, którym w tym przypadku jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Przedmiotowa decyzja dopuszczająca do eksploatacji może być wydana na podstawie pozytywnego wyniku badania przeprowadzonego przez inspektora Transportowego Dozoru Technicznego.

Zgodnie z § 1 ust. 2 pkt 3 lit. b i c ww. rozporządzenia, zbiorniki CNG i LNG są zaliczane do specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych podlegających pod dozór techniczny sprawowany przez Transportowy Dozór Techniczny. W celu uzyskania decyzji zezwalającej na eksploatację specjalistycznego urządzenia ciśnieniowego (zbiornika CNG lub LNG), zgodnie z § 3 ust. 1 rozporządzenia, eksploatujący zobowiązany jest zgłosić pisemnie ww. zbiorniki do ewidencji prowadzonej przez Transportowy Dozór Techniczny. W zgłoszeniu tym, należy podać dane podmiotu wnioskującego lub imię i nazwisko eksploatującego zbiornik, oraz dołączyć dwa egzemplarze dokumentacji.

Minimalny zakres dokumentacji, którą powinien posiadać użytkownik pojazdu z zamontowaną instalacją CNG/LNG określa § 3 ust. 3 rozporządzenia, przy wyłączeniu tego przepisu w przypadku, gdy dane, o którym mowa w tym przepisie, zawarte są

w dokumentacji dołączonej do urządzenia na okoliczność spełniania wymagań Regulaminu nr 110 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) - *Jednolite przepisy dotyczące homologacji specjalnych elementów składowych pojazdów silnikowych wykorzystujących w swoim układzie napędowym sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), pojazdów w odniesieniu do montażu homologowanych specjalnych elementów składowych służących do wykorzystania w ich układzie napędowym sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG) [2015/999]*.

Zatem rejestracja zbiorników CNG i LNG w ewidencji urządzeń technicznych prowadzonej przez Transportowy Dozór Techniczny odbywa się na podstawie wymagań określonych w rozporządzeniu, a wydawanie decyzji zezwalających na eksploatację zarówno zbiorników CNG jak i LNG realizowane jest w oparciu o wymagania ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. *o dozorze technicznym* (art. 13 i art. 14). Powyższa procedura jest tożsama dla zbiorników CNG jak i dla LNG, zatem wydaje się, **iż nie zachodzi potrzeba ujednoczenia zasad wydawania decyzji zezwalającej na eksploatację zbiorników CNG oraz LNG.**

Pytanie numer 2. Czy Ministerstwo podjęło merytoryczne działania zmierzające do zweryfikowania i porównania awaryjności pojazdów samochodowych z instalacją LPG oraz aut elektrycznych celem adekwatnej realizacji założeń określonych ww. ustawie?

Uprzejmie informuje, że w krajowym prawodawstwie brak jest kompetencji Ministra Infrastruktury do przeglądu poprawności i porównywania działania wszystkich instalacji zasilania gazem pojazdów. Ministerstwo Infrastruktury, czy też jednostki podległe, nie mają więc obowiązku prawnego weryfikacji poziomu awaryjności wymienionych pojazdów, jak również pojazdów elektrycznych. Należy zauważyć, że ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* (Dz. U. z 2018 r. poz. 317, z późn. zm.) wprost określa obowiązki podmiotów publicznych w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, obowiązki informacyjne w zakresie paliw alternatywnych, jak i *Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz sposób ich realizacji*. Żaden z wymienionych obszarów nie zakłada weryfikacji i porównywania awaryjności pojazdów z instalacją gazową oraz „aut elektrycznych”.

Z uwagi na powyższe, Ministerstwo Infrastruktury nie sporządza analiz dotyczących awaryjności ww. pojazdów ani takimi analizami nie dysponuje.

Jednakże należy nadmienić, iż istnieją instrumenty pozwalające na weryfikacje zgodności montażu podmiotów dokonujących montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu wynikające z ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. *o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia* (Dz. U. poz. 919). W ramach takich kontroli organ udzielający homologacji przynajmniej raz na 3 lata dokonuje weryfikacji procedur realizowanych przez podmiot dokonujący montażu instalacji gazowej w pojeździe. Na mocy tej samej ustawy został powołany do życia organ nadzoru rynku, którego działanie również odnosi się do krajowego rynku podmiotu instalacji gazowych, który to organ w razie sygnałów z tegoż rynku może wszcząć postępowanie celem weryfikacji nieprawidłowości w pojeździe znajdującym się w ruchu drogowym z zamontowaną już instalacją.

Należy także pamiętać, iż w ruchu drogowym uczestniczą pojazdy, w których zbiorniki LPG nie są zamontowane jedynie w efekcie przepisów krajowych (procedury montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem), ale także pojazdy, które fabrycznie zostały wyposażone w takie instalacje a takich pojazdów na rynku jest coraz więcej.

W przypadku pojazdów elektrycznych, w istniejących procedurach homologacyjnych istnieją precyzyjne wymagania, co do bezpieczeństwa takich pojazdów (regulamin ONZ nr 100 - Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie szczególnych wymagań dotyczących elektrycznego układu napędowego), przy czym wymagania te są stale rozbudowywane. Mechanizm kontroli jest tu taki sam, jednakże wynika on z przepisów międzynarodowych, wspólnych dla wszystkich państw - sygnatariuszy Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych 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.

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.