



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VIII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-10-79-17

Druk nr 1731
Warszawa, 10 lipca 2017 r.

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o dozorze technicznym z projektem aktu wykonawczego.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych zostali upoważnieni Minister Infrastruktury i Budownictwa oraz Minister Rozwoju i Finansów.

Z poważaniem

(-) Beata Szydło

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o dozorze technicznym¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1040) wprowadza się następujące zmiany:

1) do tytułu ustawy dodaje się odnośnik nr 1 w brzmieniu:

„¹⁾ Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/126/WE z dnia 21 października 2009 r. w sprawie odzyskiwania oparów paliwa na etapie II podczas tankowania pojazdów silnikowych na stacjach paliw (Dz. Urz. UE L 285 z 31.10.2009, str. 36 oraz Dz. Urz. UE L 304 z 23.10.2014, str. 89).”;

2) w art. 2 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dozorem technicznym są określone ustawą działania zmierzające do zapewnienia bezpiecznego funkcjonowania urządzeń technicznych oraz urządzeń do odzyskiwania par paliwa.”;

3) w art. 4:

a) po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) urządzeniach do odzyskiwania par paliwa – należy przez to rozumieć urządzenia zainstalowane na stacjach paliw płynnych, służące do odzyskiwania par produktów naftowych I klasy ulatniających się podczas ich wydawania do zbiornika pojazdu i przekazujące te pary do zbiornika magazynowego tych produktów lub do odmierzacza paliw płynnych;”;

b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) warunkach technicznych dozoru technicznego – należy przez to rozumieć ustalone przez właściwych ministrów na podstawie ustawy wymagania, jakim

¹⁾ Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Komisji 2014/99/UE z dnia 21 października 2014 r. zmieniającą, w celu dostosowania do postępu technicznego dyrektywę 2009/126/WE w sprawie odzyskiwania oparów paliwa na etapie II podczas tankowania pojazdów silnikowych na stacjach paliw (Dz. Urz. UE L 304 z 23.10.2014, str. 89).

powinny odpowiadać urządzenia techniczne albo urządzenia do odzyskiwania par paliwa;”;

- 4) po art. 6 dodaje się art. 6a w brzmieniu:

„Art. 6a. Dozorowi technicznemu podlegają urządzenia do odzyskiwania par paliwa w toku ich eksploatacji.”;

- 5) po art. 23 dodaje się art. 23a w brzmieniu:

„Art. 23a. 1. Urządzenia do odzyskiwania par paliwa podlegają dozorowi technicznemu w zakresie zapewnienia minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa.

2. Organ właściwej jednostki dozoru technicznego, wykonując dozór techniczny nad urządzeniem do odzyskiwania par paliwa w toku jego eksploatacji, przeprowadza okresowe badanie techniczne tego urządzenia, a w przypadku negatywnego wyniku tego badania oraz w przypadku, o którym mowa w ust. 5 – także doraźne badanie techniczne, zakończone wydaniem protokołu.

3. Eksploatujący urządzenie do odzyskiwania par paliwa jest obowiązany do:

- 1) posiadania dokumentu potwierdzającego spełnienie przez to urządzenie wymagań dotyczących minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa określonego w przepisach wydanych na podstawie ust. 6;
- 2) zapewnienia spełniania przez to urządzenie w toku jego eksploatacji wymagań dotyczących minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 6;
- 3) poddania tego urządzenia badaniom technicznym, w tym okresowym badaniom technicznym z częstotliwością określoną w przepisach wydanych na podstawie ust. 6;
- 4) uzyskania potwierdzenia przez organ właściwej jednostki dozoru technicznego spełnienia wymagań, o których mowa w pkt 2, w wyniku przeprowadzonego badania technicznego.

4. W przypadku naruszenia przez eksploatującego urządzenie do odzyskiwania par paliwa obowiązku, o którym mowa w ust. 3 pkt 1 lub 2, organ właściwej jednostki dozoru technicznego wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji tego urządzenia.

5. Ponowne dopuszczenie do eksploatacji urządzenia do odzyskiwania par paliwa następuje na podstawie protokołu z doraźnego badania technicznego przeprowadzonego przez organ właściwej jednostki dozoru technicznego potwierdzającego pozytywny wynik tego badania.

6. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, warunki techniczne dozoru technicznego dla urządzeń do odzyskiwania par paliwa w toku ich eksploatacji, w tym rodzaj dokumentu potwierdzającego spełnienie przez te urządzenia wymagań dotyczących minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa, wymagania dotyczące minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa przez te urządzenia, metody przeprowadzania badań technicznych tych urządzeń oraz częstotliwość przeprowadzania okresowych badań technicznych, uwzględniając przepisy Unii Europejskiej i właściwe normy zharmonizowane określające wymagania dla urządzeń do odzyskiwania par paliwa.”;

6) art. 25 otrzymuje brzmienie:

„Art. 25. Czynności dozoru technicznego inspektorzy wykonują u:

- 1) projektujących i wytwarzających urządzenia techniczne, a także wytwarzających materiały i elementy stosowane do ich wytwarzania, naprawy lub modernizacji oraz eksploatujących, naprawiających i modernizujących te urządzenia,
- 2) eksploatujących urządzenia do odzyskiwania par paliwa
– zwanych dalej „przedsiębiorcami, u których są wykonywane czynności dozoru technicznego”.”;

7) w art. 28:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wstępu za okazaniem upoważnienia i legitymacji służbowej, o których mowa w art. 24 ust. 1, bez potrzeby uzyskiwania przepustki, do pomieszczeń i obiektów, w których znajdują się urządzenia techniczne lub urządzenia do odzyskiwania par paliwa;”;

b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) dostępu do urządzeń technicznych lub urządzeń do odzyskiwania par paliwa;”;

c) po pkt 5 dodaje się pkt 5a w brzmieniu:

„5a) przeprowadzania okresowych i doraźnych badań technicznych urządzeń do odzyskiwania par paliwa w toku ich eksploatacji;”;

8) art. 31 otrzymuje brzmienie:

„Art. 31. Przedsiębiorca, u którego są wykonywane czynności dozoru technicznego, w celu sprawnego ich przeprowadzenia jest obowiązany zapewnić bezpieczne warunki pracy przez umożliwienie inspektorowi bezpiecznego dostępu do badanego urządzenia technicznego lub urządzenia do odzyskiwania par paliwa, w szczególności spowodowanie

- wstrzymania, w bezpośrednim otoczeniu badanego urządzenia, prac budowlanych, montażowych, remontowych i innych, mogących zagrażać bezpieczeństwu inspektora.”;
- 9) w art. 32 pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) niedostatecznego stanu przygotowania urządzenia technicznego lub urządzenia do odzyskiwania par paliwa do badania;”;
- 10) w art. 33 ust. 3 otrzymuje brzmienie:
- „3. Przedsiębiorca przechowuje zbiór protokołów dotyczących danego urządzenia technicznego lub urządzenia do odzyskiwania par paliwa, zwany „księgą rewizyjną urządzenia”.”;
- 11) w art. 34 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:
- „2a. Opłatę za badania techniczne urządzeń do odzyskiwania par paliwa ustala się jako sumę:
- 1) stawki jednostkowej wynoszącej 100 zł pomnożonej przez liczbę poddanych badaniu węży nalewczych znajdujących się przy odmierzacach paliw płynnych;
 - 2) kosztu podróży służbowej inspektora.”;
- 12) w art. 37:
- a) po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:
- „1a) nadzór i kontrola przestrzegania przepisów o dozorcze technicznym dotyczących urządzeń do odzyskiwania par paliwa;”;
- b) po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:
- „2a) wykonywanie dozoru technicznego nad urządzeniami do odzyskiwania par paliwa, w zakresie określonym ustawą;”;
- 13) art. 40 otrzymuje brzmienie:
- „Art. 40. UDT oraz podległe mu oddziały wykonują dozór techniczny nad urządzeniami technicznymi objętymi ustawą oraz nad urządzeniami do odzyskiwania par paliwa, z wyłączeniem urządzeń podlegających dozorowi technicznemu specjalistycznych jednostek dozoru technicznego.”;
- 14) w art. 44 w ust. 1:
- a) w pkt 1 w lit. e średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. f w brzmieniu:
- „f) urządzeniami do odzyskiwania par paliwa zainstalowanymi na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żegluga śródlądowej;”;

- b) po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:
„1a) nadzór i kontrola przestrzegania przepisów o dozorcze technicznym dotyczących urządzeń do odzyskiwania par paliwa, o których mowa w pkt 1 lit. f;”,
 - c) pkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3) wydawanie decyzji w sprawach wynikających z wykonywania dozoru technicznego nad urządzeniami, o których mowa w pkt 1;”;
- 15) w art. 50 w ust. 1:
- a) w pkt 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„1) wykonywanie dozoru technicznego nad urządzeniami technicznymi oraz urządzeniami do odzyskiwania par paliwa zainstalowanymi i eksploatowanymi w:”,
 - b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) wydawanie decyzji w sprawach wynikających z wykonywania dozoru technicznego nad urządzeniami, o których mowa w pkt 1;”;
- 16) w art. 63 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Tej samej karze podlega ten, kto:
- 1) eksploatuje urządzenie do odzyskiwania par paliwa bez przeprowadzenia okresowych badań technicznych lub wbrew decyzji organu właściwej jednostki dozoru technicznego o wstrzymaniu eksploatacji tego urządzenia;
 - 2) przerabia urządzenie techniczne bez zgody organu właściwej jednostki dozoru technicznego.”.

Art. 2. Pierwsze okresowe badania techniczne urządzeń do odzyskiwania par paliwa zainstalowanych na stacjach paliw płynnych, które zgodnie z przepisami określającymi warunki techniczne dla stacji paliw płynnych, wydanymi na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2016 r. poz. 290, 961, 1165, 1250 i 2255), powinny zostać wyposażone w te urządzenia do dnia 31 grudnia 2018 r., przeprowadza się w 2019 r.

Art. 3. Eksploatujący urządzenia do odzyskiwania par paliwa zainstalowane na stacjach paliw płynnych przed dniem 4 marca 2017 r. są zwolnieni z obowiązku, o którym mowa w art. 23a ust. 3 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 4. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel wydania ustawy

Zmiana ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1040) jest niezbędna w celu dokonania prawidłowej implementacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/126/WE z dnia 21 października 2009 r. w sprawie odzyskiwania oparów paliwa na etapie II podczas tankowania pojazdów silnikowych na stacjach paliw (Dz. Urz. UE L 285 z 31.10.2009, str. 36) w związku z jej zmianą wprowadzoną dyrektywą Komisji 2014/99/UE z dnia 21 października 2014 r. zmieniającą, w celu dostosowania do postępu technicznego dyrektywę 2009/126/WE w sprawie odzyskiwania oparów paliwa na etapie II podczas tankowania pojazdów silnikowych na stacjach paliw (Dz. Urz. UE L 304 z 23.10.2014, str. 89). Dyrektywa 2014/99/UE uszczegóławia art. 4 ust. 1 dyrektywy 2009/126/WE poprzez wprowadzenie wymogu potwierdzania przez producenta minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa zgodnie z normą EN 16321-1:2013 (polska norma PN-EN 16321-1:2014-02) określającą wymagania dla urządzeń i systemów do odzyskiwania par paliwa montowanych na stacjach paliw oraz art. 5 ust. 1 ww. dyrektywy poprzez wskazanie konkretnej normy EN 16321-2:2013 (polska norma PN-EN 16321-2:2014-02) dotyczącej metody badań, jakie należy stosować na stacjach paliw w celu skontrolowania działania systemów odzyskiwania par paliwa.

Dyrektywa 2009/126/WE wprowadziła obowiązek badania wydajności funkcjonujących systemów odzyskiwania par paliwa. Dotychczas art. 5 ww. dyrektywy zobowiązywał do testowania wydajności tych systemów na etapie II co najmniej raz do roku, pozostawiał natomiast dowolność w odniesieniu do stosowanych metod badań, w związku z czym dokonując implementacji pierwotnej dyrektywy z 2009 r. uznano, że w tym zakresie wystarczające są przepisy ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2016 r. poz. 290, z późn. zm.). Pierwotna koncepcja wdrożenia omawianego przepisu przyjęta w 2010 r. w Planie implementacyjnym Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/126/WE z dnia 21 października 2009 r. w sprawie odzyskiwania oparów paliwa na etapie II podczas tankowania pojazdów silnikowych na stacjach paliw, odzwierciedlona w procedowanym, podczas trwania VI kadencji Sejmu, poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy o dozorze technicznym, zakładała przekazanie jednostkom dozoru technicznego zadań związanych z kontrolą urządzeń do odzyskiwania

par paliwa. Ostatecznie, w związku z upływem kadencji Sejmu, prace legislacyjne nie zostały zakończone.

Dyrektywa 2014/99/UE wprowadziła zasadniczą zmianę w art. 5 ust. 1 polegającą na wskazaniu konkretnej normy europejskiej, zgodnie z którą powinna być testowana wydajność odzyskiwania par paliwa na etapie II podczas tankowania, przy pozostawieniu obowiązku corocznej kontroli urządzeń, które do tego służą. W związku z koniecznością wdrożenia ww. dyrektywy niezbędne jest dokonanie zmian mających na celu skonkretyzowanie metod badań i ustanowienie systemowych rozwiązań umożliwiających efektywną kontrolę eksploatowanych systemów. Właściwe wdrożenie ww. przepisów dyrektywy poprzez wprowadzenie skutecznych mechanizmów kontrolnych wymaga uzupełnienia przyjętego dotychczas modelu implementacji dyrektywy 2009/126/WE.

W związku z powyższym oraz koniecznością dokonania implementacji dyrektywy 2014/99/UE dotychczasowy sposób transpozycji przedmiotowych przepisów w oparciu o przepisy ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane został poddany ponownej analizie pod kątem prawidłowej realizacji celów wyznaczonych przez przepisy unijne oraz zapewnienia efektywnego systemu nadzoru nad działaniem systemów odzyskiwania par, w wyniku której stwierdzono, że osoby posiadające odpowiednie uprawnienia budowlane, właściwe zgodnie z art. 62 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane do przeprowadzania kontroli obiektów budowlanych stanowiących stacje paliw, nie posiadają odpowiedniego przygotowania do sprawdzenia prawidłowości działania urządzeń technicznych i instalacji do odzyskiwania par produktów naftowych, zgodnie z ww. normą, jak również, że organy nadzoru budowlanego nie będą w stanie w sposób efektywny nadzorować osób posiadających uprawnienia budowlane w zakresie wypełniania przez nich obowiązków związanych z kontrolą urządzeń do odzyskiwania par paliwa. Należy zwrócić uwagę, że kontrola skuteczności odprowadzania par paliwa na etapie II, zgodnie z ww. normą, jest czynnością specjalistyczną, wymagającą posiadania wiedzy oraz umiejętności obsługi urządzeń wykorzystywanych do przedmiotowej kontroli, jak również umiejętności interpretacji uzyskanych pomiarów podczas kontroli. Ponadto jednostka wykonująca takie badania powinna posiadać specjalistyczne urządzenia pomiarowe zgodne z normą EN 16321-2, które będą wykorzystywane dla ww. celów kontrolnych.

W związku z tym proponowanym rozwiązaniem jest zmiana ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym w celu dokonania implementacji dyrektywy Komisji 2014/99/UE poprzez powierzenie czynności w zakresie kontroli stacji paliw w odniesieniu do wydajności instalacji do odzyskiwania oparów paliwa jednostkom dozoru technicznego. Biorąc pod uwagę dotychczasowy podział kompetencyjny i systemowy wynikający z ww. ustawy oraz fakt, że obecnie właściwe jednostki dozoru technicznego wykonują dozór techniczny nad urządzeniami technicznymi zamontowanymi na stacjach paliw i w związku z tym posiadają niezbędne zasoby kompetencyjne i techniczne oraz doświadczenie w prowadzeniu działalności jednostki kontrolującej i inspekcyjnej w rozumieniu przepisów o ocenie zgodności, a także posiadają wiedzę i dokumentację w tym zakresie, przekazanie uprawnień w ww. zakresie do tych jednostek jest najskuteczniejszym rozwiązaniem i zapewni prawidłowe wykonanie celów określonych w dyrektywie 2009/126/WE zmienionej dyrektywą 2014/99/UE. W związku z powyższym zasadne jest powierzenie dozoru technicznego nad urządzeniami do odzyskiwania par paliwa analogicznie jak w przypadku wykonywania dozoru technicznego nad urządzeniami technicznymi, tj. powierzenie ich UDT z wyłączeniem urządzeń podlegających dozorowi technicznemu specjalistycznych jednostek dozoru technicznego, tj. TDT na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej oraz WDT, który będzie przeprowadzał ww. badania nad urządzeniami zainstalowanymi i eksploatowanymi w jednostkach organizacyjnych Ministra Obrony Narodowej oraz przedsiębiorstwach, dla których Minister Obrony Narodowej jest organem założycielskim. Jednocześnie należy podkreślić, że obowiązek wyposażenia stacji paliw w urządzenia zapewniające odzyskiwanie co najmniej 85% par produktów naftowych i corocznej kontroli ww. urządzeń wynika z dyrektywy 2009/126/WE oraz obecnie obowiązujących przepisów prawa krajowego.¹⁾ Różnica polega na tym, że urządzenia do odzyskiwania par paliwa w ściśle określonym zakresie zostaną objęte dozorem technicznym ograniczonym wyłącznie do sprawdzenia wydajności urządzeń do odzyskiwania par paliwa według normy zharmonizowanej na etapie ich eksploatacji, co umożliwi ustanowienie skutecznego modelu nadzoru nad tym rynkiem, realizację celów

¹⁾ Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie (Dz. U. z 2014 r. poz. 1853 oraz z 2017 r. poz. 282).

dyrektywy 2009/126/WE i kompletne wdrożenie dyrektywy 2014/99/UE.

II. Aktualny stan prawny

W obecnym stanie prawnym przepisem uznanym za wdrażający art. 5 ust. 1 dyrektywy 2009/126/WE jest art. 62 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane stanowiący, że obiekty budowlane powinny być w czasie ich użytkowania poddawane przez właściciela lub zarządcę kontroli okresowej, co najmniej raz w roku, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego m.in. instalacji i urządzeń służących ochronie środowiska. Mając na uwadze powyższe, jak również przepis dyrektywy 2009/126/WE, w którym ustawodawca unijny pozostawił dowolność w zakresie metody sprawdzania wydajności wychwyty paliwa, wskazując, że sprawdzenie, czy pary paliwa są odzyskiwane w wystarczającym stopniu, może być przeprowadzone jakąkolwiek stosowną metodą, na etapie wdrażania ww. dyrektywy z 2009 r. uznano, że ustanawianie w polskich przepisach konkretnej metody odzyskiwania par nie byłoby wskazane, tym bardziej że dyrektywa nie nakładała na państwa członkowskie obowiązku ustanowienia takiej metody.

W związku z tym, że dyrektywa 2014/99/UE wskazuje konkretną normę europejską, zgodnie z którą powinna być testowana wydajność wychwyty par paliwa na etapie II podczas tankowania, skuteczne wdrożenie przepisów dyrektywy w ww. zakresie, jak wskazano powyżej, wymaga zmiany przyjętego dotychczas modelu implementacji dyrektywy 2009/126/WE.

III. Zakres projektowanej regulacji

Projekt ustawy przewiduje wprowadzenie systemowych rozwiązań w zakresie kontroli nad emisją zanieczyszczeń związanych z ulatnianiem do powietrza atmosferycznego par paliwa podczas tankowania pojazdów na stacjach paliw. W tym celu projekt zakłada powierzenie jednostkom dozoru technicznego wykonywania dozoru technicznego nad stacjami paliw w odniesieniu do realizacji obowiązku zapewnienia wydajności urządzeń do odzyskiwania par paliwa zgodnie z właściwymi normami europejskimi wskazanymi w dyrektywie 2014/99/UE.

Art. 1 pkt 1 – mając na uwadze, że projektowana nowelizacja wprowadza do ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym przepisy stanowiące transpozycję części przepisów dyrektywy 2009/126/WE, w art. 1 pkt 1 wprowadzono do ustawy zmienianej odpowiedni odnośnik.

Art. 1 pkt 2 – w omawianym przepisie dokonano zmiany art. 2 polegającej na rozszerzeniu zakresu przedmiotowego ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym. Z uwagi na to, że urządzenia do odzyskiwania par paliwa ze względu na swoją konstrukcję oraz właściwości funkcjonalne i użytkowe nie stanowią urządzeń technicznych w rozumieniu ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, ponieważ ich ewentualna niesprawność powoduje inny rodzaj zagrożeń dla środowiska niż wskazany w art. 4 pkt 1 (emisja szkodliwych substancji do powietrza atmosferycznego), konieczne było wyodrębnienie w przepisach ustawy tej kategorii urządzeń i wprowadzenie wyraźnego rozgraniczenia pomiędzy urządzeniami technicznymi i urządzeniami do odzyskiwania par paliwa.

W art. 1 pkt 3 w lit. a do nowelizowanej ustawy została wprowadzona definicja urządzeń do odzyskiwania par paliwa, która jest spójna ze znaczeniem tego pojęcia przyjętym w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie (Dz. U. z 2014 r. poz. 1853 oraz z 2017 r. poz. 282).

Zmiana wprowadzona w art. 1 pkt 3 lit. b polega na rozszerzeniu definicji „warunków technicznych dozoru technicznego” na urządzenia do odzyskiwania par paliwa.

Art. 1 pkt 4 – dodany art. 6a stanowi wdrożenie art. 5 ust. 1 dyrektywy 2009/126/WE zmienionej dyrektywą 2014/99/UE, określając, że urządzenia do odzyskiwania par paliwa podlegają dozorowi technicznemu wyłącznie w toku ich eksploatacji.

Art. 1 pkt 5 – art. 23a określa zasady, zakres i formy wykonywania dozoru technicznego w odniesieniu do urządzeń do odzyskiwania par paliwa.

Ust. 1 ww. artykułu wskazuje, że urządzenia do odzyskiwania par paliwa podlegają dozorowi technicznemu w zakresie zapewnienia minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa. Ust. 2 określa, że dozór nad urządzeniami do odzyskiwania par paliwa jest wykonywany w formie okresowych albo doraźnych badań technicznych zakończonych wydaniem protokołu. Doraźne badania techniczne są przeprowadzane przez organ właściwej jednostki dozoru technicznego w przypadku negatywnego wyniku badania okresowego oraz, zgodnie z ust. 5, przed ponownym dopuszczeniem do eksploatacji urządzenia w przypadku wydania decyzji o wstrzymaniu jego eksploatacji. Zgodnie z art.

23a ust. 4 decyzja o wstrzymaniu eksploatacji urządzenia może zostać wydana, gdy eksploatujący nie posiada dokumentu potwierdzającego spełnienie przez urządzenie wymagań dotyczących minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa lub nie zapewnia spełniania w toku eksploatacji urządzenia tych wymagań. Zgodnie z ust. 3, oprócz ww. obowiązków, które mogą skutkować wstrzymaniem eksploatacji urządzenia, eksploatujący jest również obowiązany do poddawania urządzenia badaniom okresowym oraz do uzyskania protokołu z takiego badania. W projektowanym art. 23a ust. 6 zostało dodane upoważnienie ustawowe, na podstawie którego minister właściwy do spraw gospodarki określi warunki techniczne dozoru technicznego dla urządzeń do odzyskiwania par paliwa w toku ich eksploatacji, w tym wymagania dotyczące minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa przez te urządzenia, metody przeprowadzania badań technicznych tych urządzeń i częstotliwość badań okresowych oraz rodzaj dokumentu potwierdzającego spełnienie przez urządzenie ww. wymagań.

Art. 1 pkt 6–10 wprowadzają zmiany mające charakter wtórny do wcześniejszych zmian zawartych w projekcie polegających na rozgraniczeniu pomiędzy dozorem technicznym nad urządzeniami technicznymi i urządzeniami do odzyskiwania par paliwa. W związku z tym, że przepisy obowiązującej ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym w zakresie czynności dozoru technicznego wykonywanego przez inspektorów będą miały zastosowanie również do dozoru technicznego nad urządzeniami do odzyskiwania par paliwa, konieczne było doprecyzowanie art. 25, art. 28 i art. 31–33 ww. ustawy poprzez uzupełnienie ich zakresu o urządzenia do odzyskiwania par paliwa.

Art. 1 pkt 11 – art. 34 ust. 2a wskazuje, że opłata za wykonanie badań technicznych urządzeń do odzyskiwania par paliwa obejmuje pomnożenie stawki jednostkowej przez liczbę poddanych badaniu węży nalewczych znajdujących się przy odmierzaczach paliw płynnych poddanych pomiarowi oraz koszt podróży służbowej inspektora. Stawka jednostkowa opłaty za wykonanie badań technicznych urządzeń do odzyskiwania par paliwa została określona na kwotę 100 zł.

Art. 1 pkt 12 – w art. 37 konieczne było dodanie do zakresu działania UDT zadania polegającego na wykonywaniu dozoru technicznego nad urządzeniami do odzyskiwania par paliwa oraz dodanie kompetencji do nadzoru i kontroli przestrzegania przepisów o dozorcze technicznym nad ww. urządzeniami.

Art. 1 pkt 13 – art. 40 wymagał uzupełnienia w związku ze zmianami wprowadzonymi

do zakresu działania UDT, TDT i WDT.

Art. 1 pkt 14 – w art. 44 dodano do zakresu działania TDT zadanie polegające na wykonywaniu dozoru technicznego nad urządzeniami do odzyskiwania par paliwa na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, w związku z czym konieczne było uzupełnienie zakresu działania TDT o kompetencje do nadzoru i kontroli przestrzegania przepisów o dozorze technicznym nad ww. urządzeniami oraz rozszerzenie kompetencji do wydawania decyzji w sprawach wynikających z wykonywania dozoru technicznego również w zakresie urządzeń do odzyskiwania par paliwa.

Art. 1 pkt 15 – omawiany przepis rozszerza zakres kompetencji WDT o wykonywanie dozoru nad urządzeniami do odzyskiwania par paliwa.

Art. 1 pkt 16 – przewiduje sankcje za naruszenie obowiązków wynikających z projektowanej ustawy w zakresie eksploataowania urządzenia do odzyskiwania par paliwa bez przeprowadzania okresowych badań technicznych lub mimo decyzji o wstrzymaniu jego eksploatacji.

Art. 2 – w aktualnym stanie prawnym obowiązek wyposażenia stacji paliw w urządzenia do odzyskiwania par paliwa oraz kategorie stacji, dla których wymagana jest instalacja tych urządzeń, wynikają z przepisów rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie. W celu precyzyjnego wskazania zakresu obowiązków wynikającego z niniejszej ustawy oraz zapewnienia spójności z przywołanym rozporządzeniem Ministra Gospodarki w przepisie art. 2 wskazano jednoznacznie, od kiedy należy przeprowadzać badania techniczne urządzeń do odzyskiwania par paliwa w odniesieniu do stacji paliw, które zgodnie z § 2 ust. 1 rozporządzenia Ministra Energii z dnia 9 lutego 2017 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 282) powinny zostać wyposażone w te urządzenia do dnia 31 grudnia 2018 r.

Mając na uwadze przepis § 2 ust. 2 rozporządzenia Ministra Energii z dnia 9 lutego 2017 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny

odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie, w akcie wykonawczym wydawanym na podstawie art. 23a ust. 6 projektowanej ustawy zostaną określone minimalne wymagania w zakresie odzyskiwania par paliwa dla urządzeń do odzyskiwania par paliwa zainstalowanych na stacjach paliw płynnych, których rzeczywista przepustowość przekracza 3000 m³ rocznie i które do dnia 31 grudnia 2018 r. nie muszą spełniać wymagania w zakresie zdolności odzyskiwania co najmniej 85% par produktów naftowych I klasy ulatniających się do powietrza atmosferycznego.

Art. 3 – w związku z tym, że projektowane przepisy nakładają w art. 23a ust. 3 pkt 1 na eksploatującego obowiązek posiadania dokumentu potwierdzającego spełnienie przez urządzenie do odzyskiwania par paliwa minimalnych wymagań dotyczących poziomu odzyskiwania par, który nie będzie jednak nowym obowiązkiem i wynika już z przepisów rozporządzenia Ministra Energii z dnia 9 lutego 2017 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie, w projektowanej ustawie niezbędne jest wskazanie terminu, od którego eksploatujący są obowiązani posiadać ww. dokument. Wskazany w ustawie termin jest tożsamy z terminem wynikającym z ww. rozporządzenia Ministra Energii, z uwzględnieniem okresów przejściowych w nim zawartych.

Art. 4 – termin wejścia w życie projektowanej ustawy określono na 30 dni od dnia jej ogłoszenia. Wskazany termin wynika z konieczności pilnego wdrożenia dyrektywy 2014/99/UE (termin transpozycji upłynął 12 maja 2016 r.) oraz zapewnienia jednostkom dozoru technicznego odpowiedniego okresu na dostosowanie się do nowych obowiązków.

Projekt wpływa na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. Szczegółowe informacje w tym zakresie zostały zawarte w pkt 7 OSR.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w trybie określonym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projektowana regulacja jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o dozorze technicznym Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Jerzy Szmit, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Tomasz Warchoł, Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, tel. (22) 6301313, e-mail: Tomasz.Warchol@mib.gov.pl	Data sporządzenia 19.06.2017 Źródło: Wdrożenie prawa UE Nr w wykazie prac RM: UC82
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zapewnienie transpozycji dyrektywy 2014/99/UE z dnia 21 października 2014 r. zmieniającej, w celu dostosowania do postępu technicznego dyrektywę 2009/126/WE w sprawie odzyskiwania oparów paliwa na etapie II podczas tankowania pojazdów silnikowych na stacjach paliw (Dz. Urz. UE L 304 z 23.10.2014, str. 89), która ma na celu ograniczenie emisji do atmosfery szkodliwych substancji poprzez prowadzenie regularnych kontroli wydajności urządzeń umożliwiających wychwytywanie par paliwa uwalnianych podczas tankowania pojazdów silnikowych na stacjach paliw i przekazywanie tych par z powrotem do zbiornika magazynowego zgodnie z wymaganymi normami europejskimi. Zgodnie z dyrektywą 2014/99/UE państwa członkowskie UE mają obowiązek wprowadzenia w prawie krajowym przepisów, które zapewnią, aby wydajność wychwytu par paliwa na stacjach paliw była kontrolowana w określonych odstępach czasu zgodnie z normą EN 16321-2:2013.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Proponowanym rozwiązaniem jest zmiana ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1040) w celu dokonania implementacji dyrektywy Komisji 2014/99/UE poprzez powierzenie czynności w zakresie kontroli stacji paliw w odniesieniu do wydajności instalacji do odzyskiwania oparów paliwa jednostkom dozoru technicznego. Biorąc pod uwagę dotychczasowy podział kompetencyjny i systemowy wynikający z ustawy o dozorze technicznym oraz fakt, że obecnie właściwe jednostki dozoru technicznego wykonują dozór techniczny nad urządzeniami technicznymi zamontowanymi na stacjach paliw i w związku z tym posiadają wiedzę i dokumentację w tym zakresie, zasadne jest powierzenie dozoru technicznego nad urządzeniami do odzyskiwania par paliwa analogicznie jak w przypadku wykonywania dozoru technicznego nad urządzeniami technicznymi, tj. powierzenie ich UDT z wyłączeniem urządzeń podlegających dozorowi technicznemu specjalistycznych jednostek dozoru technicznego, tj. TDT na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej oraz WDT, który będzie przeprowadzał ww. badania nad urządzeniami zainstalowanymi i eksploatowanymi w jednostkach organizacyjnych Ministra Obrony Narodowej oraz przedsiębiorstwach, dla których Minister Obrony Narodowej jest organem założycielskim.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Kwestie potwierdzania przez producenta minimalnego poziomu odzyskiwania oparów zgodnie z normą EN 16321-1:2013 oraz metod badań, jakie należy stosować na stacjach paliw w celu skontrolowania działania systemów odzyskiwania oparów paliwa zgodnie z normą EN 16321-2:2013, zostały w UE zharmonizowane. Zgodnie z motywem 15 preambuły do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/126/WE z dnia 21 października 2009 r. w sprawie odzyskiwania oparów paliwa na etapie II podczas tankowania pojazdów silnikowych na stacjach paliw (Dz. Urz. UE L 285 z 31.10.2009, str. 36, z późn. zm.) państwa członkowskie UE mogą powierzyć realizację zadań związanych z kontrolą wymaganego poziomu wydajności urządzeń do odzyskiwania par paliwa bezpośrednio użytkownikom stacji, organom administracji publicznej bądź też wyspecjalizowanym jednostkom.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje paliw	ok. 6664 stacji paliw	Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego (dane szacunkowe)	Poddawanie corocznej kontroli urządzeń służących do odzyskiwania par produktów naftowych w zakresie wychwytu par

Oddziały Terenowe Transportowego Dozoru Technicznego	7	TDT	Przejęcie nowych obowiązków związanych z kontrolą, przeprowadzaną zgodnie z normą EN 16321-2 w zakresie wydajności odzyskiwania oparów paliwa podczas tankowania pojazdów silnikowych
Delegatury Wojskowego Dozoru Technicznego	6	WDT	Przejęcie nowych obowiązków związanych z kontrolą, przeprowadzaną zgodnie z normą EN 16321-2 w zakresie wydajności odzyskiwania oparów paliwa podczas tankowania pojazdów silnikowych
Oddziały Terenowe Urzędu Dozoru Technicznego	29	Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym	Przejęcie nowych obowiązków związanych z kontrolą, przeprowadzaną zgodnie z normą EN 16321-2 w zakresie wydajności odzyskiwania oparów paliwa podczas tankowania pojazdów silnikowych

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia został skierowany do konsultacji publicznych z następującymi partnerami:

1. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
2. Komisja Krajowa NSZZ Solidarność;
3. Business Centre Club;
4. Krajowa Izba Gospodarcza;
5. Konfederacja Lewiatan;
6. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
7. Forum Związków Zawodowych;
8. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
9. Związek Rzemiosła Polskiego;
10. Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego;
11. Polska Izba Paliw Płynnych;
12. PKN Orlen S.A.;
13. Grupa LOTOS S.A.;
14. BP Polska Sp. z o.o.;
15. Shell Polska Sp. z o.o.;
16. Statoil Polska Sp. z o.o.;
17. Lukoil Polska Sp. z o.o.;
18. Neste Polska Sp. z o.o.;
19. Slovnaft Polska S.A.

Wyniki ww. konsultacji zostały omówione w raporcie z konsultacji publicznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2016 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem	1,724	3,139	4,039	4,039	4,039	4,127	4,127	4,127	4,215	4,215	4,215	42,006
budżet państwa	0,021	0,036	0,429	0,405	0,34	0,175	0,049	0,155	0,047	0,047	0,081	1,785
JST	0,012	0,017	0,017	0,017	0,017	0,020	0,020	0,020	0,023	0,023	0,023	0,209
NFZ	0,038	0,086	0,086	0,086	0,086	0,104	0,104	0,104	0,121	0,121	0,121	1,057
FUS	0,145	0,297	0,297	0,297	0,297	0,356	0,356	0,356	0,415	0,415	0,415	3,646
FP	0,012	0,023	0,023	0,023	0,023	0,028	0,028	0,028	0,033	0,033	0,033	0,287

TDT i UDT	1,496	2,681	3,187	3,211	3,276	3,444	3,57	3,464	3,576	3,576	3,541	35,022
Wydatki ogółem	1,487	2,633	2,224	2,304	2,517	3,077	3,498	3,145	3,522	3,519	3,399	31,325
budżet państwa (wydatki WDT)	0,024	0	0	0,003	0	0	0	0	0,003	0	0	0,027
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TDT i UDT	1,466	2,633	2,224	2,301	2,517	3,077	3,498	3,145	3,519	3,519	3,399	31,298
Saldo ogółem	0,237	0,507	1,815	1,738	1,522	1,05	0,629	0,982	0,696	0,696	0,814	10,68
budżet państwa	-0,003	0,036	0,429	0,402	0,34	0,175	0,049	0,155	0,044	0,047	0,081	1,751
JST	0,012	0,017	0,017	0,017	0,017	0,020	0,020	0,020	0,023	0,023	0,023	0,209
NFZ	0,038	0,086	0,086	0,086	0,086	0,104	0,104	0,104	0,121	0,121	0,121	1,057
FUS	0,145	0,297	0,297	0,297	0,297	0,356	0,356	0,356	0,415	0,415	0,415	3,646
FP	0,012	0,023	0,023	0,023	0,023	0,028	0,028	0,028	0,033	0,033	0,033	0,287
TDT i UDT	0,03	0,048	0,963	0,91	0,759	0,367	0,072	0,319	0,057	0,057	0,141	3,7233

Źródła finansowania	Działalność związaną z realizacją zadań w zakresie wykonywania dozoru technicznego stacji paliw w odniesieniu do wydajności instalacji do odzyskiwania oparów paliwa będzie finansowana z opłat uiszczanych za przeprowadzane badania. TDT i UDT zgodnie z ustawą z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym są państwowymi osobami prawnymi, prowadzącymi samodzielną gospodarkę finansową i na podstawie art. 61, w związku z art. 60 ww. ustawy, 30% zweryfikowanego zysku przeznaczają na wpłatę do budżetu państwa. Wzrost zatrudnienia w TDT i UDT spowoduje również wzrost wpływów do budżetu państwa z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych, składek na ubezpieczenie zdrowotne, społeczne oraz Fundusz Pracy. Podział dochodów z tytułu podatku dochodowego uwzględnia udział JST. Szczegółowe dane w tym zakresie przedstawia załącznik do OSR. WDT jest finansowany z budżetu państwa, przewiduje się wydatki związane z przeszkoleniem inspektorów (w 2017 r. ok. 6 000,00 zł; w 2020 r. – 3 000,00 zł i w 2025 r. – 3 000,00 zł) oraz z zakupem przyrządów pomiarowych ok. 18 000,00 w 2017 r. Zadania związane z ww. kontrolą będą wykonywać obecnie zatrudnieni inspektorzy i nie przewiduje się dodatkowych nakładów finansowych związanych z wykonywaniem nowych zadań. Wydatki dotyczące rozszerzenia działalności WDT zostaną sfinansowane w ramach wydatków obronnych, o których mowa w art. 7 ustawy z dnia 21 maja 2001 r. o przebudowie i modernizacji technicznej oraz finansowaniu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2015 r. poz. 1716, z późn. zm.). Dochody z tytułu nakładanych kar grzywny są trudne do oszacowania. Przy poniższych założeniach szacuje się, że dochody z tytułu nakładanych grzywien na eksploatujących urządzenia do odzyskiwania par paliwa mogą wynieść w 2017 r. – 625 000,00 zł, w 2018 r. – 1 125 000,00 zł, oraz 1 500 000,00 w kolejnych latach. Przyjmuje się średnią wysokość nałożonej grzywny w kwocie 2500 zł na stację. Biorąc pod uwagę Informację Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego z 2012 r. nt. wyników kontroli stacji paliw, z której wynika, że na ok. 11% kontrolowanych w zakresie realizacji wykonywanych przez właścicieli lub zarządców nieruchomości ustawowych obowiązków w zakresie właściwego utrzymania i użytkowania stacji paliw nałożone zostały mandaty karne, szacunkowo przyjęto, że urządzenia do odzyskiwania par paliwa bez przeprowadzenia okresowych badań technicznych mogą być eksploatowane na ok. 10% stacji, czyli ok. 250 stacjach w 2017 r., 450 w 2018 r. oraz 600 w 2019 r. i latach następnych.
	Po analizie dotyczącej czasu niezbędnego do wykonania kontroli urządzeń do odzyskiwania oparów paliw na etapie II podczas tankowania pojazdów silnikowych proponuje się opłatę związaną z wykonaniem pomiaru urządzenia do odzyskiwania oparów paliwa zainstalowanego na jednym węźle nalewczym dystrybutora w wysokości 100,00 zł. Przyjmując, że godzina pracy inspektora zgodnie z cennikiem ogłoszonym w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 26 listopada 2010 r. w sprawie wysokości opłat za czynności jednostek dozoru technicznego (Dz. U. z 2016 r. poz. 696) wynosi 116 zł, przy wykorzystaniu urządzenia do kontroli urządzeń do odzyskiwania oparów metodą moką, w którego posiadaniu jest Transportowy Dozór Techniczny, ustalono, że na wykonanie wszystkich czynności związanych z podłączeniem urządzenia do urządzenia do odzyskiwania oparów, wykonaniem właściwego pomiaru/pomiarów, zdemontowaniem urządzenia, a także przeprowadzeniem czynności administracyjnych, jeden inspektor potrzebuje około 50 min., co po przeliczeniu daje kwotę 96,60 zł. Z uwagi na to, że zgodnie

	z normą EN 16321-2:2013 w niektórych przypadkach pomiar będzie musiał być wykonany trzykrotnie (dotyczy sytuacji kiedy pierwszy pomiar wyszedł poniżej wymaganej granicy 85%), proponuje się kwotę 100 zł. Wysokość opłaty oraz sposób jej ustalania zostały określone w art. 34 ust. 2a projektowanej ustawy. W zależności od liczby węży na stacji koszt kontroli będzie wielokrotnością tej kwoty. W ramach tej kwoty wykonany będzie pomiar oraz wystawiony zostanie dokument potwierdzający skuteczność tego urządzenia. W przypadku stacji, na której znajduje się 6 węży podlegających badaniu, koszt pomiaru łącznie z czynnościami administracyjnymi wyniesie 600,00 zł, doliczając koszty dojazdu inspektorów TDT i UDT do stacji. Przy wyliczeniu kosztów dla przedsiębiorców prowadzących stacje paliw przyjęto następujące założenia: • liczba stacji paliw objętych obowiązkiem zainstalowania urządzeń do odzyskiwania par paliwa i wykonywania badań wydajności tych urządzeń: w 2017 r. – 2500, w 2018 r. – 4500, od 2019 r. – 6000 • opłata za pomiar jednego urządzenia (węża nalewczego) – 100 zł • średnia liczba urządzeń (węży nalewczycy) poddanych pomiarowi znajdujących się na 1 stacji paliw – 6 • częstotliwość przeprowadzania badań – raz na rok (zgodnie z dyrektywą 2009/126/WE, w przypadku urządzeń automatycznych – raz na 3 lata) • koszt przeprowadzenia badania dla jednej stacji paliw wyposażonej w 6 urządzeń (węży nalewczycy) poddanych pomiarowi w skali roku – 600 zł. Wydatki TDT i UDT przyjęte w przedstawionej kalkulacji: 1) W roku 2017 zakładane wydatki TDT i UDT w kwocie 1 487 000 zł obejmują: • 480 000 zł – środki na wynagrodzenia; • 97 000 zł – koszty szkoleń dla inspektorów; • 420 000 zł – zakup urządzeń do kontroli urządzeń do odzyskiwania par paliwa (15 szt. po 28 000/szt.); • 12 000 zł – zakup zbiorników na paliwo wykorzystywane w trakcie pomiaru (20 szt. po 600 zł/szt.); • 35 000 zł – wyposażenie inspektorów w laptopy i drukarki, koszty utworzenia nowych stanowisk pracy; • 20 000 zł – odzież ochronna; • 390 000 zł – koszty eksploatacji/użycia/serwisu/zakupu samochodów; • 13 000 zł – usługi telekomunikacyjne dla inspektorów; • 20 000 zł – roczne zużycie materiałów przez inspektorów. 2) W roku 2018 zakładane wydatki TDT i UDT w kwocie 2 633 000 zł obejmują: • 960 000 zł – środki na wynagrodzenia; • 200 000 zł – koszty szkoleń dla inspektorów; • 168 000 zł – zakup urządzeń do kontroli urządzeń do odzyskiwania par paliwa (6 szt. po 28 000/szt.); • 12 000 zł – zakup zbiorników na paliwo wykorzystywane w trakcie pomiaru (20 szt. po 600 zł/szt.); • 35 000 zł – wyposażenie inspektorów w laptopy i drukarki, koszty utworzenia nowych stanowisk pracy; • 20 000 zł – odzież ochronna; • 1 100 000 zł – koszty eksploatacji/użycia/serwisu/zakupu samochodów; • 26 000 zł – usługi telekomunikacyjne dla inspektorów; • 43 000 zł – roczne zużycie materiałów przez inspektorów; • 20 000 zł – konserwacje sprzętu, oprogramowanie, usługi doradcze; • 49 000 zł – naprawy i przeglądy urządzeń do odzyskiwania par paliwa. 3) W roku 2019 zakładane wydatki TDT i UDT w kwocie 2 224 000 zł obejmują: • 960 000 zł – środki na wynagrodzenia; • 200 000 zł – koszty szkoleń dla inspektorów; • 20 000 zł – odzież ochronna; • 870 000 zł – koszty eksploatacji/użycia/serwisu/zakupu samochodów; • 30 000 zł – usługi telekomunikacyjne dla inspektorów; • 60 000 zł – roczne zużycie materiałów przez inspektorów; • 20 000 zł – konserwacje sprzętu, oprogramowanie, usługi doradcze;
--	---

- 80 000 zł – naprawy i przeglądy oraz kalibracja urządzeń do odzyskiwania par paliwa.
- 4) W roku 2020 zakładane wydatki TDT i UDT w kwocie 2 301 000 zł obejmują:
- 960 000 zł – środki na wynagrodzenia;
 - 200 000 zł – koszty szkoleń dla inspektorów;
 - 11 000 zł – wyposażenie inspektorów w laptopy i drukarki;
 - 20 000 zł – odzież ochronna;
 - 900 000 zł – koszty eksploatacji/użycia/serwisu/zakupu samochodów;
 - 30 000 zł – usługi telekomunikacyjne dla inspektorów;
 - 60 000 zł – roczne zużycie materiałów przez inspektorów;
 - 20 000 zł – konserwacje sprzętu, oprogramowanie, usługi doradcze;
 - 100 000 zł – naprawy i przeglądy kalibracja urządzeń do odzyskiwania par paliwa.
- 5) W roku 2021 zakładane wydatki TDT i UDT w kwocie 2 517 000 zł obejmują:
- 960 000 zł – środki na wynagrodzenia;
 - 200 000 zł – koszty szkoleń dla inspektorów;
 - 45 000 zł – wyposażenie inspektorów w laptopy i drukarki;
 - 20 000 zł – odzież ochronna;
 - 1 000 000 zł – koszty eksploatacji/użycia/serwisu/zakupu samochodów;
 - 30 000 zł – usługi telekomunikacyjne dla inspektorów;
 - 60 000 zł – roczne zużycie materiałów przez inspektorów;
 - 96 000 zł – konserwacje sprzętu, oprogramowanie, usługi doradcze;
 - 106 000 zł – naprawy i przeglądy kalibracja urządzeń do odzyskiwania par paliwa.
- 6) W roku 2022 zakładane wydatki TDT i UDT w kwocie 3 077 000 zł obejmują:
- 1 152 000 zł – środki na wynagrodzenia;
 - 200 000 zł – koszty szkoleń dla inspektorów;
 - 45 000 zł – wyposażenie inspektorów w laptopy i drukarki;
 - 20 000 zł – odzież ochronna;
 - 1 150 000 zł – koszty eksploatacji/użycia/serwisu/zakupu samochodów;
 - 33 000 zł – usługi telekomunikacyjne dla inspektorów;
 - 63 000 zł – roczne zużycie materiałów przez inspektorów;
 - 300 000 zł – konserwacje sprzętu, oprogramowanie, usługi doradcze;
 - 114 000 zł – naprawy i przeglądy kalibracja urządzeń do odzyskiwania par paliwa.
- 7) W roku 2023 zakładane wydatki TDT i UDT w kwocie 3 498 000 zł obejmują:
- 1 152 000 zł – środki na wynagrodzenia;
 - 84 000 zł – zakup urządzeń do kontroli urządzeń do odzyskiwania par paliwa (3 szt. po 28 000/szt.);
 - 200 000 zł – koszty szkoleń dla inspektorów;
 - 27 000 zł – wyposażenie inspektorów w laptopy i drukarki;
 - 20 000 zł – odzież ochronna;
 - 1 500 000 zł – koszty eksploatacji/użycia/serwisu/zakupu samochodów;
 - 33 000 zł – usługi telekomunikacyjne dla inspektorów;
 - 64 000 zł – roczne zużycie materiałów przez inspektorów;
 - 300 000 zł – konserwacje sprzętu, oprogramowanie, usługi doradcze;
 - 118 000 zł – naprawy i przeglądy kalibracja urządzeń do odzyskiwania par paliwa.
- 8) W roku 2024 zakładane wydatki TDT i UDT w kwocie 3 145 000 zł obejmują:
- 1 152 000 zł – środki na wynagrodzenia;
 - 200 000 zł – koszty szkoleń dla inspektorów;
 - 23 000 zł – wyposażenie inspektorów w laptopy i drukarki;
 - 22 000 zł – odzież ochronna;
 - 1 230 000 zł – koszty eksploatacji/użycia/serwisu/zakupu samochodów;
 - 33 000 zł – usługi telekomunikacyjne dla inspektorów;
 - 64 000 zł – roczne zużycie materiałów przez inspektorów;
 - 300 000 zł – konserwacje sprzętu, oprogramowanie, usługi doradcze;
 - 121 000 zł – naprawy i przeglądy kalibracja urządzeń do odzyskiwania par paliwa.
- 9) W roku 2025 zakładane wydatki TDT i UDT w kwocie 3 519 000 zł obejmują:
- 1 344 000 zł – środki na wynagrodzenia;
 - 56 000 zł – zakup urządzeń do kontroli urządzeń do odzyskiwania par paliwa (2 szt. po 28 000/szt.);
 - 12 000 zł – zakup zbiorników na paliwo wykorzystywane w trakcie pomiaru (20 szt. po

	600 zł/szt.); • 200 000 zł – koszty szkoleń dla inspektorów; • 23 000 zł – wyposażenie inspektorów w laptopy i drukarki; • 22 000 zł – odzież ochronna; • 1 344 000 zł – koszty eksploatacji/użycia/serwisu/zakupu samochodów; • 33 000 zł – usługi telekomunikacyjne dla inspektorów; • 64 000 zł – roczne zużycie materiałów przez inspektorów; • 300 000 zł – konserwacje sprzętu, oprogramowanie, usługi doradcze; • 121 000 zł – naprawy i przeglądy kalibracja urządzeń do odzyskiwania par paliwa. 10) W roku 2026 zakładane wydatki TDT i UDT w kwocie 3 519 000 zł obejmują: • 1 344 000 zł – środki na wynagrodzenia; • 56 000 zł – zakup urządzeń do kontroli urządzeń do odzyskiwania par paliwa (2 szt. po 28 000/szt.); • 200 000 zł – koszty szkoleń dla inspektorów; • 23 000 zł – wyposażenie inspektorów w laptopy i drukarki; • 22 000 zł – odzież ochronna; • 1 352 000 zł – koszty eksploatacji/użycia/serwisu/zakupu samochodów; • 33 000 zł – usługi telekomunikacyjne dla inspektorów; • 64 000 zł – roczne zużycie materiałów przez inspektorów; • 300 000 zł – konserwacje sprzętu, oprogramowanie, usługi doradcze; • 125 000 zł – naprawy i przeglądy kalibracja urządzeń do odzyskiwania par paliwa. 11) W roku 2027 zakładane wydatki TDT i UTD w kwocie 3 399 000 zł obejmują: • 1 344 000 zł – środki na wynagrodzenia; • 28 000 zł – zakup urządzeń do kontroli urządzeń do odzyskiwania par paliwa (1 szt.); • 200 000 zł – koszty szkoleń dla inspektorów; • 30 000 zł – wyposażenie inspektorów w laptopy i drukarki; • 22 000 zł – odzież ochronna; • 1 353 000 zł – koszty eksploatacji/użycia/serwisu/zakupu samochodów; • 33 000 zł – usługi telekomunikacyjne dla inspektorów; • 64 000 zł – roczne zużycie materiałów przez inspektorów; • 200 000 zł – konserwacje sprzętu, oprogramowanie, usługi doradcze; • 125 000 zł – naprawy i przeglądy kalibracja urządzeń do odzyskiwania par paliwa.
--	--

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2016 r.)	duże przedsiębiorstwa	- 0,87	-1,566	-2,088	-2,088	-2,088	-2,088	-21,228
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-0,63	- 1,134	- 1,512	-1,512	-1,512	-1,512	-15,372
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0,263	0,520	0,520	0,520	0,625	0,729	6,405
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		W oparciu o strukturę operatorów detalicznych stacji paliw przyjęto, że koszty dla koncernów krajowych i międzynarodowych oraz sieci sklepowych będą wykazane w rubryce „duże przedsiębiorstwa” (58% stacji paliw), natomiast dla operatorów niezależnych w rubryce „sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw” (42% stacji paliw). W ww. kosztach przedsiębiorstw uwzględniono opłatę za pomiary urządzeń oraz koszty podróży służbowych.						

Struktura operatorów detalicznych stacji paliw:

Lp.	Własność stacji	Liczba stacji w 2016 r.
1	Koncerny krajowe	2.230
2	Koncerny międzynarodowe	1.453
4	Operatorzy niezależni	2.800
5	Sieci sklepowe	181

źródło: dane szacunkowe Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego

Obowiązek wyposażenia stacji paliw w urządzenia do odzyskiwania par paliwa wynika z przepisów rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie (Dz. U. z 2014 r. poz. 1853). Koszty z tym związane nie zostały uwzględnione w przedstawionych wyliczeniach.

Zwiększenie zatrudnienia będzie miało przełożenie na pozytywny wpływ na rodzinę, obywateli oraz gospodarstwa domowe nowo zatrudnionych osób.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☐ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

☐ tak
☒ nie
☐ nie dotyczy

☐ zmniejszenie liczby dokumentów
☐ zmniejszenie liczby procedur
☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy
☐ inne:

☒ zwiększenie liczby dokumentów
☒ zwiększenie liczby procedur
☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
☐ inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

☐ tak
☐ nie
☒ nie dotyczy

Komentarz: wprowadzenie obligatoryjnych badań technicznych urządzeń do odzyskiwania oparów paliwa w toku ich eksploatacji na stacjach paliw. Zwiększenie liczby wydawanych przez TDT i UDT decyzji w związku z wydawaniem decyzji również w sprawach wynikających z wykonywania dozoru technicznego nad urządzeniami do odzyskiwania par paliwa.

9. Wpływ na rynek pracy

Mając na uwadze zapisy art. 3 ust. 3 dyrektywy 2009/126/WE, zgodnie z którym „państwa członkowskie zapewniają wyposażenie w system odzyskiwania oparów paliwa na etapie II każdej istniejącej stacji paliw o przepustowości przekraczającej 3000 m³ rocznie nie później niż do dnia 31 grudnia 2018 r.” oraz ograniczenia w zakresie temperatury (od +5°C do +25°C), przy której można przeprowadzać badania urządzeń odzyskiwania oparów zgodnie z normą EN 16321-2, przewiduje się w latach 2017 i 2018 następującą liczbę inspektorów niezbędnych do przeprowadzania kontroli urządzeń do odzyskiwania oparów paliw na stacjach paliw:

- w 2017 roku – 20 inspektorów,
- w 2018 roku – 40 inspektorów.

W związku z powyższym docelowo po 2018 r. kontrolę nad urządzeniami odzyskiwania oparów paliw na etapie II podczas tankowania pojazdów silnikowych w jednostkach dozoru technicznego sprawować będzie 40 inspektorów. W związku z wykonywanymi zadaniami w ww. zakresie przewiduje się docelowo utworzenie 14 nowych etatów w TDT i UDT, co szczegółowo zostało określone w załączniku do OSR. Dla inspektorów obecnie zatrudnionych, którzy będą wykonywali zadania związane z kontrolą urządzeń do odzyskiwania oparów paliw, nie przewiduje się zwiększenia wynagrodzeń.

10. Wpływ na pozostałe obszary		
☒ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Ograniczenie emisji do atmosfery szkodliwych substancji (benzen, ozon), których źródłem są opary benzyny emitowane podczas tankowania pojazdów na stacjach paliw poprzez zapewnienie wyposażenia odmierzaczy paliw płynnych znajdujących się na tych stacjach w dodatkowe urządzenia, które umożliwiają wychwytywanie oparów paliwa uwalnianych podczas tankowania pojazdów silnikowych i przekazywanie tych oparów z powrotem do zbiornika magazynowego.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Inspektorzy będą kontrolowali wydajność wychwytywów par paliwa na etapie II podczas tankowania zgodnie z normą EN 16321-2.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Załącznik: „Szacowane dodatkowe wpływy z tytułu podatku PIT, składek na ubezpieczenie zdrowotne, społeczne, FP w związku ze wzrostem zatrudnienia w TDT i UDT”		

Szacowane dodatkowe wpływy z tytułu podatku PIT, składek na ubezpieczenie zdrowotne, społeczne, FP w związku ze wzrostem zatrudnienia w TDT i UDT

Rok	Limit etatów	Wysokość środków na wynagrodzenia	Składki na ubezpieczenie społeczne – pracownik (13,71%)	Ubezpieczenie zdrowotne (9%)	PIT (bez KUP i ulg)	Składki na ubezpieczenie społeczne – pracodawca (17,19%)	Składki na fundusz pracy	Razem	W mln złotych
2017 (0)	5	480 000,00	62 400,00	37 584,00	22 731,00	82 512,00	11 760,00	216 987,00	0,217
2018 (1)	10 (5 z 2017 r. i 5 nowych)	960 000,00	131 616,00	86 400,00	33 004,00	165 024,00	23 520,00	439 564,00	0,439
2019 (2)	10 (z 2018 r.)	960 000,00	131 616,00	86 400,00	33 004,00	165 024,00	23 520,00	439 564,00	0,439
2020 (3)	10 (z 2018 r.)	960 000,00	131 616,00	86 400,00	33 004,00	165 024,00	23 520,00	439 564,00	0,439
2021 (4)	10 (z 2018 r.)	960 000,00	131 616,00	86 400,00	33 004,00	165 024,00	23 520,00	439 564,00	0,439
2022 (5)	12 (10 z 2018 r. i 2 nowe)	1 152 000,00	157 939,20	103 680,00	39 605,76	198 028,80	28 224,00	527 477,76	0,527
2023 (6)	12 (z 2022 r.)	1 152 000,00	157 939,20	103 680,00	39 605,76	198 028,80	28 224,00	527 477,76	0,527
2024 (7)	12 (z 2022 r.)	1 152 000,00	157 939,20	103 680,00	39 605,76	198 028,80	28 224,00	527 477,76	0,527
2025 (8)	14 (12 z 2022 r. i 2 nowe)	1 344 000,00	184 262,40	120 960,00	46 206,72	231 033,60	32 928,00	615 390,72	0,615
2026 (9)	14 (z 2025 r.)	1 344 000,00	184 262,40	120 960,00	46 206,72	231 033,60	32 928,00	615 390,72	0,615
2027 (10)	14 (z 2025 r.)	1 344 000,00	184 262,40	120 960,00	46 206,72	231 033,60	32 928,00	615 390,72	0,615

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

Projekt ustawy został skierowany pismem z dnia 13 maja 2016 r. do konsultacji publicznych z następującymi partnerami:

1. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
2. Komisja Krajowa NSZZ Solidarność;
3. Business Centre Club;
4. Krajowa Izba Gospodarcza;
5. Konfederacja Lewiatan;
6. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
7. Forum Związków Zawodowych;
8. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
9. Związek Rzemiosła Polskiego;
10. Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego;
11. Polska Izba Paliw Płynnych;
12. PKN Orlen S.A.;
13. Grupa LOTOS S.A.;
14. BP Polska Sp. z o.o.;
15. Shell Polska Sp. z o.o.;
16. Statoil Polska Sp. z o.o.;
17. Lukoil Polska Sp. z o.o.;
18. Neste Polska Sp. z o.o.;
19. Slovnaft Polska S.A.

W ramach ww. konsultacji stanowiska przekazały Polska Izba Paliw Płynnych, Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, PKN Orlen S.A. oraz Lotos Paliwa Sp. z o.o.

Przekazane stanowiska ww. podmiotów poddawały przede wszystkim pod wątpliwość zaproponowane w projektowanej ustawie systemowe rozwiązania w zakresie wykonywania kontroli urządzeń do odzyskiwania par paliwa przez Transportowy Dozór Techniczny.

W odniesieniu do powyższego w ocenie projektodawcy wprowadzenie proponowanych systemowych rozwiązań w zakresie kontroli nad emisją zanieczyszczeń związanych z ulatnianiem do atmosfery par paliwa podczas tankowania pojazdów na stacjach paliw wydaje się być najskuteczniejszym rozwiązaniem zapewniającym prawidłowe wykonanie celów określonych w dyrektywie 2009/126/WE zmienionej dyrektywą 2014/99/UE.

Polska Izba Paliw Płynnych wskazała, że proponowany kierunek zmian w kontroli urządzeń do odzyskiwania par paliwa niesie za sobą znaczne utrudnienia oraz rażący wzrost kosztów dla przedsiębiorców prowadzących stacje paliw.

PIPP poddała pod wątpliwość zasadność przekazania kompetencji Urzędu Dozoru Technicznego (UDT) w zakresie kontroli urządzeń do odzyskiwania par paliwa w ręce Transportowego Dozoru Technicznego (TDT). W opinii PIPP UDT prowadzi stosowną dokumentację wskazanych urządzeń, jak również jest dużo lepiej przygotowane do prowadzenia kontroli zarówno organizacyjnie, jak i strukturalnie. Ponadto Izba wskazała, że obecnie przedsiębiorcy prowadzący stacje paliw są zobowiązani do corocznego badania wskazanych instalacji zgodnie z normą PN-EN 16321-2, zatem ponoszą już opłaty we wskazanym zakresie.

W ocenie PIPP certyfikowanie podmiotów serwisujących VRS przez Główny Urząd Miar oraz wskazywanie w zaświadczeniach pokontrolnych procentowego odzysku par paliw z dystrybutorów mogłoby skutecznie spełnić wymogi regulacyjne w tym zakresie (kontrola VRS). W ramach nadzoru nad zaproponowanym modelem zasadnym byłoby wprowadzenie sankcji dla serwisów w postaci zawieszenia lub cofnięcia akredytacji lub sankcji

indywidualnych dla serwisantów, w razie stwierdzenia naruszeń warunków akredytacji. W ocenie Izby nie ma więc funkcjonalnego uzasadnienia wprowadzenie bardzo rygorystycznych trybów kontroli wykonywanych wyłącznie przez upoważnionych urzędników. Rola Urzędu powinna być ograniczona do akredytacji profesjonalnych firm i audytów ich działania. System taki z pewnością zapewni realizację postanowień dyrektywy UE, ograniczy koszty ponoszone przez właścicieli stacji paliw do niezbędnego minimum oraz znacznie zwiększy dostępność usług kontrolnych i naprawczych VRS, co z pewnością poprawi konkurencyjność usług dostępnych na rynku.

Odnosząc się do ww. stanowiska, należy zwrócić uwagę, że Urząd Dozoru Technicznego obecnie przeprowadza regularne kontrole zbiorników na wszystkich stacjach paliw (z wyłączeniem stacji paliw umiejscowionych na obszarze kolejowym i w portach, gdzie kontrole te przeprowadza Transportowy Dozór Techniczny i stacji paliw w jednostkach organizacyjnych MON, gdzie właściwy jest Wojskowy Dozór Techniczny), nie prowadzi natomiast kontroli skuteczności odprowadzania oparów paliwa, w związku z czym nie można zgodzić się ze stwierdzeniem, że projektowane zmiany przekazują kompetencje UDT do TDT w tym zakresie.

Należy zwrócić uwagę, że w obecnie obowiązujących przepisach nie została ustanowiona konkretna metoda odzyskiwania oparów paliwa, a więc obecnie przedsiębiorcy nie są obowiązani do badania wydajności wychwytów oparów zgodnie z normą PN-EN 16321-2:2014-02.

W odniesieniu do propozycji certyfikowania podmiotów serwisujących urządzenia do odzyskiwania par paliwa przez Główny Urząd Miar, w związku z tym, że ustawa z dnia 11 maja 2011 r. Prawo o miarach (Dz. U. z 2016 r. poz. 884) reguluje zagadnienia prawnej kontroli przyrządów pomiarowych i kompetencje organów administracji miar w tym zakresie, a urządzenia do odzyskiwania par paliwa nie są przyrządami pomiarowymi w rozumieniu ww. przepisów, nie jest możliwe przyjęcie proponowanych przez PIPP rozwiązań w tym zakresie.

W opinii PKN ORLEN S.A., przekazanej w ramach konsultacji publicznych oraz w przesłanym zgłoszeniu zainteresowania pracami nad projektem w trybie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, brak jest obiektywnego uzasadnienia, aby urządzenia do odzyskiwania par paliwa obejmować szczególnym rodzajem dozoru technicznego, którego zasady jak i zakres mają określać postanowienia art. 54a. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/126/WE w motywie 15 preambuły wskazuje, że państwa członkowskie UE mogą powierzyć realizację zadań związanych z kontrolą wymaganego poziomu wydajności urządzeń do odzyskiwania par paliwa nie tylko organom administracji publicznej, ale również wyspecjalizowanym jednostkom jak i samym użytkownikom stacji. Przedmiotowy projekt ustawy poddając te urządzenia pod dozór TDT wybrał opcję generującą wyższe koszty po stronie operatorów stacji paliwowych. PKN ORLEN wskazał, że na dzień dzisiejszy wykwalifikowaną kadrą zajmującą się przeglądami i naprawą systemów VRS dysponują firmy dostarczające na polski rynek odmierzacze paliw oraz świadczące usługi dla stacji paliwowych. Pracownicy tych firm legitymują się odpowiednimi certyfikatami uzyskanymi w trakcie systematycznych szkoleń realizowanych przez producentów odmierzaczy. Ponadto urządzenie do odzysku oparów benzyn (VRS) jest jednym z elementów wyposażenia odmierzacza paliw, które może funkcjonować jedynie we współpracy z innymi podzespołami odmierzacza. W procesie odzysku oparów uczestniczy, oprócz odmierzacza, także instalacja technologiczna: rurociągi, niezbędny osprzęt, zbiornik magazynowy, które objęte są dozorem przez Urząd Dozoru Technicznego. Objęcie urządzeń do odzyskiwania oparów paliwa na etapie II dozorem technicznym, spowoduje, że staną się one urządzeniami poddozorowymi z konsekwencjami dotyczącymi tego typu urządzeń, a opisanymi w art. 37 i 44 ustawy o dozorze technicznym.

W szczególności dotyczy to szkolenia i sprawdzania kwalifikacji osób naprawiających, obsługujących i konserwujących urządzenia. Zapisy te będą miały negatywny wpływ na firmy, które obecnie świadczą usługi serwisowe i naprawcze odmierzaczy paliw. W ocenie PKN ORLEN S.A. urządzenia do odzyskiwania par paliwa nie powinny być objęte dozorem technicznym, a kontrola wymaganego poziomu wydajności tych urządzeń powinna być powierzona operatorom stacji paliwowych (np. w ramach bieżącego serwisu).

Odnosząc się do opinii PKN ORLEN należy stwierdzić, że wprowadzenie proponowanych systemowych rozwiązań w zakresie kontroli nad emisją zanieczyszczeń związanych z ulatnianiem do atmosfery par paliwa podczas tankowania pojazdów na stacjach paliw będzie zgodne z przepisami dyrektywy 2009/126/WE zmienionej dyrektywą 2014/99/UE, jak również zapewni najskuteczniejsze i prawidłowe wykonanie celów określonych w dyrektywie.

Ponadto należy zauważyć, że kontrola wydajności urządzeń do odzyskiwania par paliwa została ujęta jako szczególny rodzaj dozoru technicznego, dlatego wyłączono stosowanie do tych urządzeń szeregu przepisów ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, w tym m.in. w zakresie projektowania, wytwarzania, naprawy, modernizacji i obrotu.

Lotos Paliwa Sp. z o.o. oraz POPiHN przekazały analogiczne stanowiska. W opinii ww. podmiotów działania dotyczące badania wydajności funkcjonujących systemów odzyskiwania oparów paliwa w oparciu o konkretną normę może wykonać bezpośrednio użytkownik lub wynajęta przez niego wyspecjalizowana firma. Należałoby również zastanowić się nad potrzebą rozbudowywania aparatu administracji państwowej (TDT) - zatrudnianiu 60 inspektorów TDT, o ile mogą to wykonać wyspecjalizowane firmy lub sam użytkownik wykonując badania oczywiście zgodnie z przedmiotowymi normami. Zaproponowane zmiany podniosą koszty funkcjonowania stacji benzynowych. Lepszym rozwiązaniem, w opinii Lotos i POPiHN, będzie wykonywanie dobrowolnych badań przez Transportowy Dozór Techniczny, o ile będzie takie zapotrzebowanie rynku.

Jak wskazano powyżej wprowadzenie proponowanych systemowych rozwiązań w zakresie kontroli nad emisją zanieczyszczeń związanych z ulatnianiem do atmosfery par paliwa podczas tankowania pojazdów na stacjach paliw wydaje się być najskuteczniejszym rozwiązaniem zapewniającym prawidłowe wykonanie celów określonych w dyrektywie 2009/126/WE zmienionej dyrektywą 2014/99/UE.

W odniesieniu do kwestii rozbudowywania aparatu administracji państwowej, należy wskazać, że nałożenie nowych obowiązków nie wiąże się z zatrudnieniem 60 inspektorów. W OSR szczegółowo wskazano ilość nowych etatów (docelowo 14 etatów), wraz z kosztami ich utworzenia, w pozostałym zakresie zadania te będą wykonywać obecnie zatrudnieni inspektorzy.

Projekt nie wymaga przedstawienia organom lub instytucjom Unii Europejskiej stosownie do §39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulaminu pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz mając na uwadze § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

W dniu 9 grudnia 2016 r. PKN Orlen S.A. przekazała zgłoszenie zainteresowania pracami nad projektem w trybie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie

stanowienia prawa. Spółka przekazała zarazem w formularzu swoje uwagi do projektu, analogiczne ze zgłoszonymi w ramach konsultacji publicznych.

KANCELARIA Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa
2016 -12- 0 9
Nr. 185342/16

KE/102/RS/2016

ZGŁOSZENIE ZAINTERESOWANIA PRACAMI NAD PROJEKTEM - ZGŁOSZENIE ZMIANY DANYCH*		
Projekt ustawy o zmianie ustawy o dozorcze technicznym (tytuł projektu założeń projektu ustawy, projektu ustawy lub projektu rozporządzenia - zgodnie z jego treścią udostępnioną w Biuletynie Informacji Publicznej lub informacją zamieszczoną w wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów, Prezesa Rady Ministrów albo ministrów)		
A. OZNACZENIE PODMIOTU ZAINTERESOWANEGO PRACAMI NAD PROJEKTEM		
1. Nazwa/imię i nazwisko** PKN ORLEN S.A.		
2. Adres siedziby/adres miejsca zamieszkania** ul. Chemików 7, 09-411 Płock		
3. Adres do korespondencji i adres e-mail Biuro Zarządzania Ryzykiem Regulacyjnym PKN ORLEN S.A. Ul. Bielańska 12, 00-085 Warszawa		
B. WSKAZANIE OSÓB UPRAWNIONYCH DO REPREZENTOWANIA PODMIOTU WYMENIONEGO W CZĘŚCI A W PRACACH NAD PROJEKTEM		
Lp.	Imię i nazwisko	Adres
1	Piotr Szpakowski	ul. Bielańska 12, 00-085 Warszawa
C. OPIS POSTULOWANEGO ROZWIĄZANIA PRAWNEGO, ZE WSKAZANIEM INTERESU BĄDĄCEGO PRZEDMIOTEM OCHRONY		
PKN ORLEN S.A. prowadzi sprzedaż paliw ciekłych poprzez największą sieć stacji paliwowych w Polsce. Regulacje prawne zawarte w projekcie ustawy o zmianie ustawy o dozorcze technicznym będą miały zatem wpływ na działalność Spółki, co uzasadnia jej udział w procesie konsultacji publicznych. W ocenie PKN ORLEN S.A. brak jest obiektywnego uzasadnienia, aby urządzenia do odzyskiwania par paliwa obejmować szczególnym rodzajem dozoru technicznego, którego zasady jak i zakres mają określać postanowienia art. 54a. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/126/WE w motywie 15 preambuły wskazuje – co zauważył sam projektodawca – że państwa członkowskie UE mogą powierzyć realizację zadań związanych z kontrolą wymaganego poziomu wydajności urządzeń do odzyskiwania par paliwa nie tylko organom administracji publicznej, ale również wyspecjalizowanym jednostkom jak i samym użytkownikom stacji. Przedmiotowy projekt ustawy poddając te urządzenia pod dozór TDT wybrał opcję generującą wyższe koszty po stronie operatorów stacji paliwowych (różnice pomiędzy kosztami wynikającymi z tych opcji sięgają mogą milionów złotych rocznie). Wskazać należy, że na dzień dzisiejszy wykwalifikowaną kadrą zajmującą się przeglądami i naprawą systemów VRS dysponują firmy dostarczające na polski rynek odmierzacze paliw oraz świadczące usługi dla stacji paliwowych. Pracownicy tych firm legitymują się odpowiednimi certyfikatami uzyskanymi w trakcie systematycznych szkoleń realizowanych przez producentów odmierzaczy. W tym miejscu należy nadmienić że na stacjach PKN ORLEN eksploatowanych jest kilkadziesiąt modeli odmierzaczy czołowych producentów. Z drugiej strony, nie może znaleźć akceptacji wskazywanie przez autorów przedmiotowego projektu, że TDT ze względu na wykonywane badania techniczne urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych na podstawie warunków technicznych określonych w rozporządzeniu Ministra Transportu w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego, jakim powinny odpowiadać urządzenia		

do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych (Dz. U. nr 181, poz. 1335 z 2006 r) powinien także wykonywać kontrolę systemów VRS w odmierzacach paliw. Obiektywnie bowiem nie są to urządzenia do siebie podobne.

Ponadto należy wskazać, że urządzenie do odzysku oparów benzyn (VRS) jest jednym z elementów wyposażenia odmierzacza paliw, które może funkcjonować jedynie we współpracy z innymi podzespołami odmierzacza. W procesie odzysku oparów uczestniczy oprócz odmierzacza także instalacja technologiczna: rurociągi, niezbędny osprzęt, zbiornik magazynowy, które objęte są dozorem przez Urząd Dozoru Technicznego. Objęcie urządzeń do odzyskiwania oparów paliwa na etapie II dozorem technicznym, spowoduje, że staną się one urządzeniami poddozorowymi z konsekwencjami dotyczącymi tego typu urządzeń, a opisanymi w art. 37 i 44 ustawy o dozorem technicznym. W szczególności dotyczy to szkolenia i sprawdzania kwalifikacji osób naprawiających, obsługujących i konserwujących urządzenia. Zapisy te będą miały negatywny wpływ na firmy, które obecnie świadczą usługi serwisowe i naprawcze odmierzaczy paliw.

Reasumując powyższe, w ocenie PKN ORLEN S.A. urządzenia do odzyskiwania par paliwa nie powinny być objęte dozorem technicznym, a kontrola wymaganego poziomu wydajności tych urządzeń powinna być powierzona operatorom stacji paliwowych (np. w ramach bieżącego serwisu) – pozostawałoby to w zgodzie z implementowaną dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/126/WE.

D.	ZAŁĄCZONE DOKUMENTY		
1	Pełnomocnictwo		
2	KRS		
E.	Niniejsze zgłoszenie dotyczy uzupełnienia braków formalnych/zmiany danych** zgłoszenia dokonanego dnia		
	(podać datę z części F poprzedniego zgłoszenia)		
F.	OSOBA SKŁADAJĄCA ZGŁOSZENIE		
	Imię i nazwisko	Data	Podpis Dyktator Regulacyjnym
	Piotr Szpakowski	5.12.2016 r.	Szpakowski
G.	KLAUZULA ODPOWIEDZIALNOŚCI KARNEJ ZA SKŁADANIE FAŁSZYWYCH ZEZNAŃ		
	Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia Dyktator Regulacyjnym		
	(Podpis) Szpakowski		

- Jeżeli zgłoszenie nie jest składane w trybie art. 7 ust. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, treść: „- Zgłoszenie zmiany danych” skreśla się.
- ** Niepotrzebne skreślić.

TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU:		USTAWA O ZMIANIE USTAWY O DOZORZE TECHNICZNYM			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO		1) Dyrektywa Komisji 2014/99/UE z dnia 21 października 2014 r. zmieniająca, w celu dostosowania do postępu technicznego dyrektywę 2009/126/WE w sprawie odzyskiwania oparów paliwa na etapie II podczas tankowania pojazdów silnikowych na stacjach paliw (Dz. Urz. UE L 304 z 23.10.2014, str. 89); 2) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/126/WE z dnia 21 października 2009 r. w sprawie odzyskiwania oparów paliwa na etapie II podczas tankowania pojazdów silnikowych na stacjach paliw (Dz. Urz. UE L 285 z 31.10.2009, str. 36).			
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ					
Jedn. Red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia T / N	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)
Dyrektywa Komisji 2014/99/UE z dnia 21 października 2014 r. zmieniająca, w celu dostosowania do postępu technicznego dyrektywę 2009/126/WE w sprawie odzyskiwania oparów paliwa na etapie II podczas tankowania pojazdów silnikowych na stacjach paliw (Dz. Urz. UE L 304 z 23.10.2014, str. 89)					
Art. 1 pkt 1 – zm. Art.4 ust. 1	Państwa członkowskie zapewniają, począwszy od daty, od której systemy odzyskiwania oparów paliwa na etapie II stają się obowiązkowe na mocy art. 3, wydajność wychwytu oparów paliwa takich systemów na poziomie równym lub większym niż 85%, w oparciu o potwierdzenie producenta zgodnie z normą EN 16321-1:2013	T	Art. 1 pkt 5 projektu – dodany art. 23a ust. 6	„6. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, warunki techniczne dozoru technicznego dla urządzeń do odzyskiwania par paliwa w toku ich eksploatacji, w tym rodzaj dokumentu potwierdzającego spełnienie przez to urządzenie wymagań dotyczących minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa, wymagania dotyczące minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa przez te urządzenia, metody przeprowadzania badań technicznych tych urządzeń oraz częstotliwość przeprowadzania okresowych badań technicznych, uwzględniając przepisy Unii Europejskiej i właściwe normy zharmonizowane określające wymagania dla urządzeń do odzyskiwania par paliwa.”	-
Art. 1 pkt 2 – zm. art. 5	1. Państwa członkowskie zapewniają, by wydajność wychwytu oparów paliwa funkcjonujących systemów odzyskiwania oparów paliwa na etapie II była testowana co	T	Art. 1 pkt 4, 5, 12 – 15 projektu – art. 6a, art. 23a,	4) po art. 6 dodaje się art. 6a w brzmieniu: „Art. 6a. Dozorowi technicznemu podlegają urządzenia do odzyskiwania par paliwa w toku ich eksploatacji.”;	-

ust. 1	najmniej raz na rok zgodnie z normą EN 16321-2:2013.		37, 40, 44 oraz art. 50	5) po art. 23 dodaje się art. 23a w brzmieniu: „Art. 23a. 1. Urządzenia do odzyskiwania par paliwa podlegają dozorowi technicznemu w zakresie zapewnienia minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa. 2. Organ właściwej specjalistycznej jednostki dozoru technicznego, wykonując dozór techniczny nad urządzeniem do odzyskiwania par paliwa w toku ich eksploatacji, przeprowadza okresowe badanie techniczne tego urządzenia, a w przypadku negatywnego wyniku tego badania oraz w przypadku, o którym mowa w ust. 5 – także doraźne badanie techniczne, zakończone wydaniem protokołu. 3. Eksploatujący urządzenie do odzyskiwania par paliwa jest obowiązany do: 1) posiadania dokumentu potwierdzającego spełnienie przez to urządzenie wymagań dotyczących minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa określonego w przepisach wydanych na podstawie ust. 6; 2) zapewnienia spełniania przez to urządzenie w toku jego eksploatacji wymagań dotyczących minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 6; 3) poddania tego urządzenia badaniom technicznym, w tym okresowym badaniom technicznym z częstotliwością określoną w przepisach wydanych na podstawie ust. 6; 4) uzyskania potwierdzenia przez organ właściwej specjalistycznej jednostki dozoru technicznego spełnienia wymagań, o których mowa w pkt 2, w wyniku przeprowadzonego badania technicznego. 4. W przypadku naruszenia przez eksploatującego urządzenie do odzyskiwania par paliwa obowiązku, o którym mowa w ust. 3 pkt 1 lub 2, organ właściwej jednostki dozoru technicznego wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji tego urządzenia. 5. Ponowne dopuszczenie do eksploatacji urządzenia	
--------	--	--	--------------------------------	---	--

			do odzyskiwania par paliwa następuje na podstawie protokołu z badania przeprowadzonego przez organ właściwej specjalistycznej jednostki dozoru technicznego potwierdzającego pozytywny wynik doraźnego badania technicznego. 6. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, warunki techniczne dozoru technicznego dla urządzeń do odzyskiwania par paliwa w toku ich eksploatacji, w tym rodzaj dokumentu potwierdzającego spełnienie przez to urządzenie wymagań dotyczących minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa, wymagania dotyczące minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa przez te urządzenia, metody przeprowadzania badań technicznych tych urządzeń oraz częstotliwość przeprowadzania okresowych badań technicznych, uwzględniając przepisy Unii Europejskiej i właściwe normy zharmonizowane określające wymagania dla urządzeń do odzyskiwania par paliwa.”; 12) w art. 37: a) po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu: „1a) nadzór i kontrola przestrzegania przepisów o dozorcze technicznym dotyczących urządzeń do odzyskiwania par paliwa;”; b) po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu: „2a) wykonywanie dozoru technicznego nad urządzeniami do odzyskiwania par paliwa, w zakresie określonym ustawą;”; 13) art. 40 otrzymuje brzmienie: „Art. 40. UDT oraz podległe mu oddziały wykonują dozór techniczny nad urządzeniami technicznymi objętymi ustawą oraz nad urządzeniami do odzyskiwania par paliwa, z wyłączeniem urządzeń podlegających dozorowi technicznemu specjalistycznych jednostek dozoru technicznego.”; 14) w art. 44 w ust. 1: a) w pkt 1 w lit. e średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. f w brzmieniu:	
--	--	--	---	--

				„f) urządzeniami do odzyskiwania par paliwa zainstalowanymi na obszarach kolejowych, bocznicach kolejowych, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej;”, b) po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu: „1a) nadzór i kontrola przestrzegania przepisów o dozorze technicznym dotyczących urządzeń do odzyskiwania par paliwa, o których mowa w pkt 1 lit. f;”, c) pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) wydawanie decyzji w sprawach wynikających z wykonywania dozoru technicznego nad urządzeniami, o których mowa w pkt 1;”, 15) w art. 50 w ust. 1: a) w pkt 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „1) wykonywanie dozoru technicznego nad urządzeniami technicznymi oraz urządzeniami do odzyskiwania par paliwa zainstalowanymi i eksploatowanymi w:”, b) pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) wydawanie decyzji w sprawach wynikających z wykonywania dozoru technicznego nad urządzeniami, o których mowa w pkt 1;”,	
Art. 2	1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej w dniu 12 maja 2016 r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów. Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia 13 maja 2016 r. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.	N	-	-	-

	2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą				
Art. 3	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> .	N	-	-	-
Art. 4	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N	-	-	-
Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/126/WE z dnia 21 października 2009 r. w sprawie odzyskiwania oparów paliwa na etapie II podczas tankowania pojazdów silnikowych na stacjach paliw (Dz. Urz. UE L 285 z 31.10.2009, str. 36)					
Art. 2 pkt 6	„system odzyskiwania oparów paliwa na etapie II” oznacza urządzenie do odzyskiwania oparów paliwa ulatniających się z baku paliwa pojazdu silnikowego podczas tankowania na stacji paliw, które przekazuje te opary do zbiornika na stacji paliw lub do dystrybutora benzyny w celu sprzedaży	T	Art. 1 pkt 3 projektu – art. 4 pkt 1a i 2	„1a) urządzeniach do odzyskiwania par paliwa – należy przez to zrozumieć urządzenia zainstalowane na stacjach paliw płynnych, służące do odzyskiwania par produktów naftowych I klasy ulatniających się podczas ich wydawania do zbiornika pojazdu i przekazujące te pary do zbiornika magazynowego tych produktów lub do odmierzacza paliw płynnych; „2) warunkach technicznych dozoru technicznego – należy przez to rozumieć ustalone przez właściwych ministrów na podstawie ustawy wymagania, jakim powinny odpowiadać urządzenia techniczne albo urządzenia do odzyskiwania par paliwa;”.	-
Art. 3 ust. 3	Państwa członkowskie zapewniają wyposażenie w system odzyskiwania oparów paliwa na etapie II każdej istniejącej stacji paliw o przepustowości przekraczającej 3 000 m ³ rocznie nie później niż do dnia 31 grudnia 2018 r.	T	Art. 2 projektu	Art. 2. Pierwsze okresowe badania techniczne urządzeń do odzyskiwania par paliwa zainstalowanych na stacjach paliw płynnych, które zgodnie z przepisami określającymi warunki techniczne dla stacji paliw płynnych wydanymi na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2016 r. poz. 290, 961, 1165, 1250 i 2255) powinny zostać wyposażone w te urządzenia do dnia 31 grudnia 2018 r., przeprowadza się w 2019 r.	-
Art. 4 ust. 2	Począwszy od daty, od której systemy odzyskiwania oparów paliwa na etapie II stają się obowiązkowe na mocy art. 3, w przypadku, kiedy odzyskane opary paliwa przekazywane są do zbiornika na stacji paliw, stosunek oparów do	T	Art. 1 pkt 5 projektu – dodany art. 23a ust. 6	„6. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, warunki techniczne dozoru technicznego dla urządzeń do odzyskiwania par paliwa w toku ich eksploatacji, w tym rodzaj dokumentu potwierdzającego spełnienie przez to urządzenie	

	paliwa mieści się w przedziale od 0,95 do 1,05 włącznie.			wymagań dotyczących minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa, wymagania dotyczące minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa przez te urządzenia, metody przeprowadzania badań technicznych tych urządzeń oraz częstotliwość przeprowadzania okresowych badań technicznych, uwzględniając przepisy Unii Europejskiej i właściwe normy zharmonizowane określające wymagania dla urządzeń do odzyskiwania par paliwa.”	
Art. 5 ust. 2	W przypadku zainstalowania automatycznego systemu monitorowania, państwa członkowskie zapewniają testowanie wydajności wychwyty oparów paliwa co najmniej raz na trzy lata. Każdy taki automatyczny system monitorowania automatycznie wykrywa usterki w prawidłowym funkcjonowaniu systemu odzyskiwania oparów paliwa na etapie II oraz samego systemu monitorowania, sygnalizuje usterki operatorowi stacji paliw i automatycznie zatrzymuje przepływ paliwa z wadliwego dystrybutora, jeśli usterka nie zostanie naprawiona w ciągu 7 dni.	T	Art. 1 pkt 5 projektu – dodany art. 23a ust. 6	„6. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, warunki techniczne dozoru technicznego dla urządzeń do odzyskiwania par paliwa w toku ich eksploatacji, w tym rodzaj dokumentu potwierdzającego spełnienie przez to urządzenie wymagań dotyczących minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa, wymagania dotyczące minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa przez te urządzenia, metody przeprowadzania badań technicznych tych urządzeń oraz częstotliwość przeprowadzania okresowych badań technicznych, uwzględniając przepisy Unii Europejskiej i właściwe normy zharmonizowane określające wymagania dla urządzeń do odzyskiwania par paliwa”	
Art. 6	Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów krajowych przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach do dnia 1 stycznia 2012 r. oraz powiadamiają ją niezwłocznie o wszelkich późniejszych zmianach dotyczących tych przepisów.	T	Art. 1 pkt 5 i pkt 16 projektu – dodany art. 23a ust. 4 i 5 i 63 ust. 2	„Art. 23a. 4. W przypadku naruszenia przez eksploatującego urządzenie do odzyskiwania par paliwa obowiązku, o którym mowa w ust. 3 pkt 1 lub 2, organ właściwej specjalistycznej jednostki dozoru technicznego wydaje decyzję o wstrzymaniu eksploatacji tego urządzenia. 5. Ponowne dopuszczenie do eksploatacji urządzenia do odzyskiwania par paliwa następuje na podstawie protokołu z badania przeprowadzonego przez organ właściwej specjalistycznej jednostki dozoru technicznego potwierdzającego pozytywny wynik doraźnego badania technicznego.”; „w art. 63 ust. 2 otrzymuje brzmienie: 2. Tej samej karze podlega ten, kto: 1) eksploatuje urządzenie do odzyskiwania par paliwa	

				bez przeprowadzenia okresowych badań technicznych lub wbrew decyzji organu właściwej specjalistycznej jednostki dozoru technicznego o wstrzymaniu eksploatacji tego urządzenia; 2) przerabia urządzenie techniczne bez zgody organu właściwej jednostki dozoru technicznego.”.	
--	--	--	--	---	--

POZOSTAŁE PRZEPISY PROJEKTU					
Jedn. red.	Treść projektowanego przepisu krajowego			Uzasadnienie wprowadzenia przepisu	
art. 1 pkt 2 projektu	2) w art. 2 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Dozorem technicznym są określone ustawą działania zmierzające do zapewnienia bezpiecznego funkcjonowania urządzeń technicznych oraz urządzeń do odzyskiwania par paliwa.”			W związku z brzmieniem projektowanego przepisy art. 12 pkt 4, zgodnie z którym dozór techniczny będzie wykonywany również w formie dozoru technicznego nad urządzeniami do odzyskiwania par paliwa konieczne było doprecyzowanie i uzupełnienie art. 2 ust. 1.	
Art. 1 pkt 6 projektu	6) art. 25 otrzymuje brzmienie: „Art. 25. Czynności dozoru technicznego inspektorzy wykonują u: 1) projektujących i wytwarzających urządzenia techniczne, a także wytwarzających materiały i elementy stosowane do ich wytwarzania, naprawy lub modernizacji oraz eksploatujących, naprawiających i modernizujących te urządzenia, 2) eksploatujących urządzenia do odzyskiwania par paliwa – zwanych dalej „przedsiębiorcami, u których są wykonywane czynności dozoru technicznego”.”;			W związku z brzmieniem projektowanego przepisy art. 12 pkt 4, zgodnie z którym dozór techniczny będzie wykonywany również w formie dozoru technicznego nad urządzeniami do odzyskiwania par paliwa, konieczne było uzupełnienie art. 25 o wskazanie, że czynności dozoru technicznego inspektorzy wykonują również u eksploatujących urządzenia do odzyskiwania par paliwa.	
Art. 1 pkt 7 projektu	7) w art. 28: a) pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) wstępu za okazaniem upoważnienia i legitymacji służbowej, o których mowa w art. 24 ust. 1, bez potrzeby uzyskiwania przepustki, do pomieszczeń i obiektów, w których znajdują się urządzenia techniczne lub urządzenia do odzyskiwania par paliwa;”, b) pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) dostępu do urządzeń technicznych lub urządzeń do odzyskiwania par paliwa;”, c) po pkt 5 dodaje się pkt 5a w brzmieniu: „5a) przeprowadzania okresowych i doraźnych badań technicznych urządzeń do odzyskiwania par paliwa w toku ich eksploatacji;”;			Wprowadzone zmiany mają charakter wtórny do wcześniejszych zmian wprowadzonych w projekcie i polegają na doprecyzowaniu przepisów poprzez uzupełnienie ich zakresu o urządzenia do odzyskiwania par paliwa.	
Art. 1	8) art. 31 otrzymuje brzmienie:			Wprowadzone zmiany mają charakter wtórny do wcześniejszych zmian	

pkt 8 projektu	„Art. 31. Przedsiębiorca, u którego są wykonywane czynności dozoru technicznego, w celu sprawnego ich przeprowadzenia jest obowiązany zapewnić bezpieczne warunki pracy przez umożliwienie inspektorowi bezpiecznego dostępu do badanego urządzenia technicznego lub urządzenia do odzyskiwania par paliwa, w szczególności spowodowanie wstrzymania, w bezpośrednim otoczeniu badanego urządzenia, prac budowlanych, montażowych, remontowych i innych, mogących zagrażać bezpieczeństwu inspektora.”;	wprowadzonych w projekcie i polegają na doprecyzowaniu przepisów poprzez uzupełnienie ich zakresu o urządzenia do odzyskiwania par paliwa.
Art. 1 pkt 9 projektu	9) w art. 32 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) niedostatecznego stanu przygotowania urządzenia technicznego lub urządzenia do odzyskiwania par paliwa do badania;”;	Wprowadzone zmiany mają charakter wtórny do wcześniejszych zmian wprowadzonych w projekcie i polegają na doprecyzowaniu przepisów poprzez uzupełnienie ich zakresu o urządzenia do odzyskiwania par paliwa.
Art. 1 pkt 10 projektu	10) w art. 33 ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Przedsiębiorca przechowuje zbiór protokołów dotyczących danego urządzenia technicznego lub urządzenia do odzyskiwania par paliwa, zwany "księgą rewizyjną urządzenia.”;	Wprowadzone zmiany mają charakter wtórny do wcześniejszych zmian wprowadzonych w projekcie i polegają na doprecyzowaniu przepisów poprzez uzupełnienie ich zakresu o urządzenia do odzyskiwania par paliwa.
Art. 1 pkt 11 projektu	11) w art. 34 dodaje się ust. 2a w brzmieniu: „2a. Opłatę za badania techniczne urządzeń do odzyskiwania par paliwa ustala się jako sumę: 1) stawki jednostkowej wynoszącej 100 zł pomnożonej przez liczbę poddanych badaniu węży nalewczyczych znajdujących się przy odmierzacach paliw płynnych; 2) kosztu podróży służbowej inspektora.”;	W związku z przekazaniem nowych zadań jednostkom dozoru technicznego niezbędne jest określenie kwestii związanych z ustalaniem opłat za wykonywanie czynności związanych z kontrolą urządzeń do odzyskiwania par paliwa.
Art. 3	Art. 3. Eksploatujący urządzenia do odzyskiwania par paliwa zainstalowane na stacjach paliw płynnych przed dniem 4 marca 2017 r. są zwolnieni z obowiązku, o którym mowa w art. 23a ust. 3 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1.	W związku z tym, że projektowane przepisy nakładają w art. 23a ust. 3 pkt 1 na eksploatującego obowiązek posiadania dokumentu potwierdzającego spełnienie przez urządzenie do odzyskiwania par paliwa minimalnych wymagań dotyczących poziomu odzyskiwania par, który nie będzie jednak nowym obowiązkiem i wynika już z przepisów rozporządzenia Ministra Energii z dnia 9 lutego 2017 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 282), w projektowanej ustawie niezbędne jest wskazanie terminu od którego eksploatujący są obowiązani posiadać ww. dokument.



Warszawa, 28 czerwca 2017 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.1729.2016 / 8 / ag

dot.: RM-10-79-17 z 24.06.2017 r.

Pani
Jolanta Rusiniak
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia
o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o dozorze
technicznym, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej
Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowna Pani Minister,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem
z up. Ministra Spraw Zagranicznych
SEKRETARZ STANU
[Signature]
Krzysztof Górecki

Do wiadomości:

Pan Andrzej Adamczyk

Minister Infrastruktury i Budownictwa

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA ROZWOJU I FINANSÓW¹⁾

z dnia

w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego, jakim powinny odpowiadać
urządzenia do odzyskiwania par paliwa²⁾

Na podstawie art. 23a ust. 6 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1040) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa warunki techniczne dozoru technicznego dla urządzeń do odzyskiwania par paliwa w toku ich eksploatacji, w tym rodzaj dokumentu potwierdzającego spełnienie przez to urządzenie wymagań dotyczących minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa, wymagania dotyczące minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa przez te urządzenia oraz metody i częstotliwość przeprowadzania badań technicznych tych urządzeń.

§ 2. Potwierdzeniem spełnienia przez urządzenie do odzyskiwania par paliwa wymagań dotyczących minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa jest dokument wydany przez producenta potwierdzający spełnienie przez to urządzenie wymagań określonych w normie przenoszącej normę EN 16321-1.

§ 3. 1. Urządzenia do odzyskiwania par paliwa powinny odzyskiwać co najmniej 85% par produktów naftowych I klasy ulatniających się do powietrza atmosferycznego.

2. W przypadku gdy pary produktów naftowych I klasy są przekazywane do zbiornika magazynowego tych produktów naftowych, stosunek objętości tych par w ciśnieniu atmosferycznym przechodzących przez urządzenie do odzyskiwania par paliwa, do objętości wydanego produktu powinien zawierać się w przedziale od 0,95 do 1,05 włącznie.

§ 4. Badania techniczne urządzeń do odzyskiwania par paliwa przeprowadza się zgodnie metodami określonymi w normie przenoszącej normę EN 16321-2.

¹⁾ Minister Rozwoju i Finansów kieruje działem administracji rządowej – gospodarka, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 września 2016 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju i Finansów (Dz. U. poz. 1595).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/126/WE z dnia 21 października 2009 r. w sprawie odzyskiwania oparów paliwa na etapie II podczas tankowania pojazdów silnikowych na stacjach paliw (Dz. Urz. UE L 285 z 31.10.2009, str. 36 oraz Dz. Urz. UE L 304 z 23.10.2014, str. 89).

§ 5. Okresowe badania techniczne urządzeń do odzyskiwania par paliwa przeprowadza się:

- 1) raz na rok;
- 2) raz na 3 lata – w przypadku urządzeń wyposażonych w automatyczne systemy monitorowania, które zapewniają wykrycie usterki w prawidłowym funkcjonowaniu systemu odzyskiwania oparów paliwa oraz samego systemu monitorowania, sygnalizowanie usterki oraz automatyczne zatrzymanie przepływu paliwa z wadliwego odmierzacza paliw płynnych, jeśli usterka nie zostanie naprawiona w ciągu 7 dni.

§ 6. Do dnia 31 grudnia 2018 r. na stacjach paliw płynnych, których rzeczywista przepustowość przekracza 3000 m³ rocznie dopuszcza się eksploatację urządzeń do odzyskiwania par paliwa, które odzyskują co najmniej 70% par produktów naftowych I klasy ulatniających się do powietrza atmosferycznego.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

MINISTER

ROZWOJU I FINANSÓW