

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Paweł Gancarz, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Małgorzata Świdarska, główny specjalista, Departament Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, e-mail: <a href="mailto:malgorzata.swiderska@mi.gov.pl">malgorzata.swiderska@mi.gov.pl</a></p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 30.01.2024 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Upoważnienie ustawowe: art. 54 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1622)</p> <p><b>Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury:</b> 8</p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Nowelizacja rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 20 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 1465 i z 2023 r. poz. 1833) pozwoli na wprowadzenie samoobsługi podczas tankowania pojazdów samochodowych sprężonym gazem ziemnym (CNG).

Potrzeba liberalizacji przepisów w przedmiotowym zakresie została zgłoszona przez branżę związaną z dystrybucją paliwa CNG. W związku z powyższym przeprowadzono analizę stanu prawnego oraz faktycznego i stwierdzono, że współczesne rozwiązania techniczne umożliwiają bezpieczne tankowanie CNG przez osoby, które nie posiadają specjalistycznego szkolenia. Poza tym w większości państw członkowskich samoobsługa tankowania CNG jest dozwolona. Jednocześnie analiza wykazała, że stacje paliw, na których będzie umożliwiona samoobsługa, powinny spełniać dodatkowe warunki techniczne i dlatego niezbędna jest zmiana rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 15 czerwca 2023 r. w sprawie szczegółowych wymagań technicznych dla stacji gazu ziemnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 1182) – w zakresie określenia dodatkowych wymagań technicznych. Natomiast w zakresie właściwości Ministra Infrastruktury należy zmienić § 15a ww. rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 20 października 2006 r., gdzie zostanie wskazane, iż stacje CNG, które spełnią dodatkowe wymogi określone w przepisach rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska, mogą dopuścić samoobsługę przy tankowaniu sprężonym gazem ziemnym.

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

Rekomendowanym rozwiązaniem jest wprowadzenie zmian do rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 20 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych oraz określenie dodatkowych wymagań technicznych w rozporządzeniu Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 15 czerwca 2023 r. w sprawie szczegółowych wymagań technicznych dla stacji gazu ziemnego.

Oczekiwany efekt jest wprowadzenie samoobsługi podczas tankowania pojazdów samochodowych sprężonym gazem ziemnym (CNG).

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie zamierzonego celu za pomocą innych środków niż wydanie projektowanego rozporządzenia.

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

Zasady dotyczące tankowania pojazdów sprężonym gazem ziemnym nie są uregulowane prawem unijnym i do decyzji państw członkowskich należy ustalenie ewentualnych wymagań w tym zakresie.

Według posiadanych informacji, w innych państwach UE dopuszczona jest możliwość samoobsługi podczas tankowania pojazdów samochodowych sprężonym gazem ziemnym – z wyjątkiem Łotwy, gdzie wprowadzono zakaz samoobsługi i Luksemburga, gdzie nie ma stacji CNG.

#### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Transportowy Dozór Techniczny	1		Mniejsza liczba wydanych zaświadczeń potwierdzających kwalifikacje do napełniania zbiorników CNG
Urząd Dozoru Technicznego	1		Wydawanie opinii o zgodności dokumentacji technicznej planowanej stacji gazu ziemnego z wymaganiami technicznymi oraz przeprowadzanie kontroli w zakresie spełnienia wymagań technicznych przez stacje gazu ziemnego.
Ogólnodostępne stacje gazu ziemnego	51		Umożliwienie samoobsługi tankowania CNG
Użytkownicy korzystający z pojazdów zasilanych CNG	Napęd na gaz ziemny posiada: ok. 3,8 tys. samochodów osobowych ok. 1,9 tys. samochodów dostawczych i ciężarowych ok. 3,3 ciągników samochodowych ok. 1 tys. autobusów		Umożliwienie samoobsługi tankowania CNG

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

W ramach konsultacji publicznych projekt zostanie skierowany do następujących podmiotów:

1. Transportowy Dozór Techniczny,
2. Urząd Dozoru Technicznego,
3. Urząd Regulacji Energetyki,
4. Główny Inspektorat Transportu Drogowego,
5. Gaz-SYSTEM S.A.,
6. Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.,
7. Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo S.A.,
8. Izba Gospodarcza Gazownictwa,
9. Instytut Nafty i Gazu PIB,
10. Stowarzyszenie Naukowo-Techniczne Inżynierów i Techników Przemysłu Naftowego i Gazowniczego,
11. Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych,
12. Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego,
13. Transport i Logistyka Polska

Konsultacje publiczne będą trwały 14 dni.

Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy zadań związków zawodowych, projekt nie podlega opiniowaniu przez reprezentatywne związki zawodowe.

Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy praw i interesów związków pracodawców, projekt nie podlega opiniowaniu przez reprezentatywne organizacje pracodawców.

Projekt nie podlega opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, gdyż nie dotyczy spraw związanych z samorządem terytorialnym, o których mowa w ustawie z dnia 6 maja 2005 r. o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz o przedstawicielach Rzeczypospolitej Polskiej w Komitecie Regionów Unii Europejskiej.

Projekt nie dotyczy spraw, o których mowa w art. 1 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucji dialogu społecznego, wobec czego nie wymaga zaopiniowania przez RDS.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Wyniki konsultacji publicznych zostaną omówione w raporcie z konsultacji publicznych udostępnionym w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w zakładce Rządowy proces legislacyjny.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ..... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											Łącznie (0-10)	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Transportowy Dozór Techniczny		-0,024	-0,035	-0,044	-0,052	-0,058	-0,062	-0,066	-0,069	-0,071	-0,073		-0,55
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	
---------------------	--

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

W roku 2022 r. Transportowy Dozór Techniczny wydał 378 szt. zaświadczeń kwalifikacyjnych w zakresie napełniania zbiorników CNG, a w 2023 r. 340 szt., przyjęto, że średnio TDT wydaje 340 zaświadczeń rocznie. Dlatego szacuje się, że wejście w życie rozporządzenie spowoduje, iż TDT odnotuje spadek przychodów z tego tytułu.

Obliczenia - opłata za sprawdzenie kwalifikacji wynosi 237,98 zł. Oszacowano, że w pierwszym roku obowiązywania nowych przepisów TDT wyda mniej o 100 uprawnień, a w następnych latach przyjęto, że będzie wydawał o 20 % mniej w stosunku do roku poprzedniego:

Rok	Liczba wydanych zaświadczeń	20% spadek wydanych zaświadczeń	Różnica do bazowej, średniej liczby wydanych zaświadczeń	Wynik
I	240,00	48,00	100,00	23798,00
II	192,00	38,40	148,00	35221,04
III	153,60	30,72	186,40	44359,47

IV	122,88	24,58	217,12	51670,22
V	98,30	19,66	241,70	57518,81
VI	78,64	15,73	261,36	62197,69
VII	62,91	12,58	277,09	65940,79
VIII	50,33	10,07	289,67	68935,27
IX	40,27	8,05	299,73	71330,86
X	32,21	6,44	307,79	73247,33

Dochód budżetu państwa stanowi 30 % zweryfikowanego zysku TDT, kiedy to TDT odnotuje zysk.

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

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 ..... r.)	duże przedsiębiorstwa		+ koszty egzaminowania w TDT + zakładane zwiększenie sprzedaży CNG	+ koszty egzaminowania w TDT + zakładane zwiększenie sprzedaży CNG	+ koszty egzaminowania w TDT + zakładane zwiększenie sprzedaży CNG	+ koszty egzaminowania w TDT + zakładane zwiększenie sprzedaży CNG	+ koszty egzaminowania w TDT + zakładane zwiększenie sprzedaży CNG	0,55 (straty TDT) + zakładane zwiększenie sprzedaży CNG
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Projektowane przepisy będą miały bezpośredni wpływ na działalność przedsiębiorców prowadzących stacje CNG.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Projektowane przepisy będą miały bezpośredni wpływ na działalność przedsiębiorców prowadzących stacje CNG.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Umożliwienie samoobsługowego tankowania CNG spowoduje redukcję kosztów funkcjonowania tych stacji w związku z brakiem konieczności egzaminowania pracowników stacji CNG w Transportowym Dozorze Technicznym a także wpłynie na dłuższy czas funkcjonowania tych stacji w ciągu doby, co również powinno generować zysk.</p> <p>Projekt rozporządzenia nie wpłynie na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.</p>							

## 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 elektroniczności.

tak  
 nie  
 nie dotyczy

Komentarz: W przypadku właścicieli stacji paliw, którzy wprowadzą możliwość samoobsługowego tankowania CNG nie będzie obowiązku zatrudnienia osób posiadających uprawnienia wydawane przez TDT, potwierdzające kwalifikacje do napełniania zbiorników CNG

### 9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia może wpłynąć na rynek pracy, ponieważ obecność przeszkolonego personelu na stacjach, które wprowadzą możliwość samoobsługowego tankowania CNG nie będzie obligatoryjny.

### 10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne  
 sytuacja i rozwój regionalny  
 sądy powszechne,  
administracyjne lub wojskowe

demografia  
 mienie państwowe  
 inne:

informatyzacja  
 zdrowie

Omówienie wpływu

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na pozostałe obszary.

### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowane rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia

### 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.)

Brak.