

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia2025 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w
zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji
specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych²⁾**

Na podstawie art. 54 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1194) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 20 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego, w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych (Dz. U. z 2025 r. poz. 125) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 1:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Rozporządzenie określa warunki techniczne dozoru technicznego w zakresie projektowania, materiałów i elementów stosowanych do wytwarzania, naprawy lub modernizacji, wytwarzania, eksploatacji oraz naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych.”,

b) w ust. 2 pkt 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5) kotły parowozowe wraz z wyposażeniem obsługowym, konstrukcyjnym i osprzętem zabezpieczającym;

6) urządzenia służące do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowane na pojazdach drogowych wraz z wyposażeniem obsługowym, konstrukcyjnym i osprzętem zabezpieczającym;”,

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu, pod numerem, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W zakresie projektowania, materiałów i elementów stosowanych do wytwarzania i wytwarzania specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych stosuje się odpowiednio:

- 1) rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 lipca 2016 r. w sprawie wymagań dla urządzeń ciśnieniowych i zespołów urządzeń ciśnieniowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 211);
- 2) rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 2 czerwca 2016 r. w sprawie prostych zbiorników ciśnieniowych (Dz. U. poz. 812);
- 3) Regulaminy nr 67 i nr 110 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych stanowiące załączniki do Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań, sporządzonego w Genewie dnia 20 marca 1958 r. (Dz. U. z 2001 r. poz. 1135 i 1136);
- 4) Regulamin nr 134 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów silnikowych i ich części w odniesieniu do kwestii bezpieczeństwa związanych z działaniem pojazdów napędzanych wodorem [2019/795] (Dz. Urz. UE L 129 z 17.05.2019, str. 43).”;

2) w § 2 w pkt 11 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 12 i 13 w brzmieniu:

„12) ciśnienie próbne oznaczone symbolem „PT” – wartość ciśnienia w barach, określona przez producenta, wymaganą do przeprowadzenia próby ciśnieniowej;

13) ciśnienie robocze oznaczone symbolem „PW” – maksymalna wartość ciśnienia w barach, w normalnych warunkach pracy urządzenia.”;

3) w § 3:

a) w ust. 3 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Do zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, eksploatujący dołącza dwa egzemplarze dokumentacji w postaci papierowej albo egzemplarz dokumentacji w postaci elektronicznej, która zawiera:”;

b) po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. Przepisów ust. 3 pkt 3–8 nie stosuje się do specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 3.”;

- 4) w § 4 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:
„2. Przepisów ust. 1 pkt 3–5 nie stosuje się do specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 3.”;
- 5) w § 8 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Przepisów § 6, § 7 i § 8 ust. 1 nie stosuje się do zbiorników LPG, które są montowane na podstawie świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem lub świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji R115, o których mowa w art. 31 ust. 2 ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz. 919), oraz posiadają protokół badania wydany przez TDT w fazie wywarzania i decyzję zezwalającą na eksploatację.”;
- 6) w § 18 dodaje się ust. 3–5 w brzmieniu:
„3. Rewizję wewnętrzną urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 6, z wysięgnikiem, zastępuje się badaniem nieniszczącym powierzchniowym.
4. Metoda i zakres badania nieniszczącego powierzchniowego, o którym mowa w ust. 3, uzgadniane są z TDT z tym, że badanie obejmuje:
1) połączenia spawane wieży wysięgnika;
2) połączenia spawane ramion wysięgnika.
5. Badanie nieniszczące powierzchniowe, o którym mowa w ust. 3, może być wykonane bez demontażu wysięgnika. W przypadku, gdy konstrukcja połączenia wieży obrotowej z podstawą wysięgnika nie pozwala na odpowiedni dostęp dla wykonania badania nieniszczącego, wymagany jest demontaż wysięgnika.”;
- 7) w § 19 w ust. 5 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
„4) w przypadku urządzeń, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 3, ciśnienie dopuszczalne PD zastępuje się ciśnieniem roboczym PW.”;
- 8) § 21 otrzymuje brzmienie:
„§ 21. 1. Rewizja zewnętrzna specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych, z wyjątkiem urządzeń ciśnieniowych, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 3, polega na ocenie wizualnej stanu zewnętrznej powierzchni specjalistycznego urządzenia ciśnieniowego, wyposażenia obsługowego i eksploatacyjnego oraz osprzętu zabezpieczającego, stanu połączenia zbiornika z podwoziem, ramą lub innymi elementami mocującymi, stanu zabezpieczeń antykorozyjnych, oznaczeń i opisów, a także na sprawdzeniu działania osprzętu.

2. W przypadku specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 3, rewizja zewnętrzna polega na ocenie wizualnej stanu zewnętrznej powierzchni, stanu zabezpieczeń antykorozyjnych, oznaczeń i opisów.”;

9) w § 22 dodaje się ust. 3 i 4 w brzmieniu:

„3. W przypadku specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 3, które do badania zostały zdemontowane z pojazdu, próbę szczelności zbiornika z zamontowanym wielozaworem lub zaworami, wykonuje się jako próbę pneumatyczną przy ciśnieniu nie niższym niż 20% ciśnienia próbnego.

4. W przypadku specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 3, próbę szczelności można wykonać bez demontażu zbiornika z pojazdu z zastosowaniem przewożonego materiału płynnego przy ciśnieniu panującym w zbiorniku.”;

10) w § 23 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 3.”;

11) w § 28a:

a) w ust. 3 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Zbiorniki LPG, CNG, LNG i wodoru zamontowane w pojazdach lub statkach żeglugi śródlądowej, które uczestniczyły w wypadku lub uległy awarii są zgłaszane przez eksploatującego do badania doraźnego.”,

b) dodaje się ust. 4–6 w brzmieniu:

„4. Zbiorniki LPG, CNG, LNG i wodoru, które do badań okresowych i doraźnych, zostały wymontowane z pojazdu, a po przeprowadzonym badaniu ponownie zamontowane, podlegają wraz z instalacją zasilania gazem, próbie szczelności potwierdzającej prawidłowość zamontowania w pojeździe.

5. Przeprowadzenie próby szczelności zbiornika LPG, CNG, LNG i wodoru i jego osprzętu oraz pozostałych elementów instalacji zasilania gazem po każdorazowym zamontowaniu zbiornika LPG, CNG, LNG i wodoru do pojazdu, należy do podmiotu montującego zbiornik objętego świadectwem homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem albo świadectwem homologacji montażu dodatkowej instalacji R115, o których mowa w art. 31 ust. 2 ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia, lub zakładu montującego instalacje w imieniu

podmiotu posiadającego świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.

6. Z przeprowadzonej próby szczelności, o której mowa w ust. 4, podmiot, o którym mowa w ust. 5, sporządza i przedkłada inspektorowi TDT poświadczenie potwierdzające, że:

- 1) zbiornik LPG, CNG, LNG i wodoru został zamontowany w pojeździe zgodnie z wymaganiami przepisów homologacyjnych;
 - 2) po zamontowaniu zbiornika LPG, CNG, LNG i wodoru w pojeździe została sprawdzona szczelność zbiornika i jego osprzętu wraz z instalacją zasilania gazem.”;
- 12) załącznik do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Do wykonywania czynności dozoru technicznego wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się dotychczasowe uzgodnione z TDT warunki techniczne dozoru technicznego.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem § 1 pkt 6, który wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Za zgodność pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym
Tomasz Behrendt
Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
z dnia 2025 r. (poz.)

FORMY DOZORU TECHNICZNEGO I TERMINY BADAŃ SPECJALISTYCZNYCH URZĄDZEŃ CIŚNIENIOWYCH

Tabela 1

Lp.	Wyszczególnienie	Forma dozoru	Terminy badań				
			rewizja wewnętrzna	próba ciśnieniowa	rewizja zewnętrzna	próba szczelności	próba funkcjonowania wyposażenia
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Zbiorniki sprężonego powietrza zamontowane na stałe w tramwajach, pojazdach kolejowych z napędem własnym i metra, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 1 lit. a	pełny	co 6 lat	co 12 lat	co 3 lata	co 3 lata	co 3 lata
2	Hydroakumulatory zamontowane na stałe w hydraulicznych układach roboczych pojazdów kolejowych, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 1 lit. a	pełny	co 6 lat	co 12 lat	co 3 lata	co 3 lata	co 3 lata
3	Zbiorniki sprężonego powietrza zamontowane na stałe w pomocniczych układach sterowniczych pojazdów, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 1 lit. a	pełny	co 6 lat	co 12 lat	co 3 lata	co 3 lata	co 3 lata

4	Zbiorniki w agregatach proszkowych zamontowanych na stałe w gaśniczych pojazdach drogowych, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 1 lit. b		pełny	co 6 lat	co 12 lat	co 3 lata	–	–
5	Zbiorniki sprężonego powietrza zamontowane na stałe w pojazdach kolejowych bez własnego napędu, o iloczynie nadciśnienia i pojemności $PS \times V > 200 \text{ bar} \times \text{dm}^3$, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 1 lit. a		ograniczony	–	–	co 4 lata z uwzględnieniem terminów przeglądów okresowych pojazdów szynowych	co 4 lata z uwzględnieniem terminów przeglądów okresowych pojazdów szynowych	–
6	Zbiorniki przeciwpożarowe zamontowane na stałe w pojazdach, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 1 lit. a		ograniczony	według zaleceń producenta	według zaleceń producenta	co 6 lat	co 6 lat	co 6 lat
7	Zbiorniki sprężonego powietrza zamontowane na stałe w pojazdach kolejowych bez własnego napędu, o iloczynie nadciśnienia i pojemności $PS \times V \leq 200 \text{ bar} \times \text{dm}^3$, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 1 lit. a		uproszczony	–	–	–	–	–
8	Cysterny napełniane podciśnieniowo i opróżniane ciśnieniem wyższym niż 0,5 bara, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 2 lit. a		pełny	co 6 lat	co 6 lat	co 2 lata	co 2 lata	co 2 lata
9	Cysterny opróżniane lub napełniane ciśnieniem wyższym	w ruchu drogowym	pełny	co 6 lat	co 6 lat	co 2 lata	co 2 lata	co 2 lata

	niż 0,5 bara, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 2 lit. b	w ruchu kolejowym	pełny	co 6 lat	co 6 lat	co 3 lata	co 3 lata	co 3 lata
10	Cysterny napełniane i przewożone pod ciśnieniem wyższym niż 0,5 bara do przewozu materiałów płynnych, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 2 lit. c	w ruchu drogowym	pełny	co 6 lat	co 6 lat	co 2 lata	co 2 lata	co 2 lata
		w ruchu kolejowym	pełny	co 6 lat	co 6 lat	co 3 lata	co 3 lata	co 3 lata
11	Cysterny odejmowalne (zbiorniki kontenerowe), które są pod ciśnieniem napełniane, opróżniane lub przewożone, o iloczynie nadciśnienia i pojemności $PS \times V > 50 \text{ barów} \times \text{dm}^3$ i nadciśnieniu $PS > 0,5$ bara, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 2 lit. d		pełny	co 6 lat	co 6 lat	co 2 lata	co 2 lata	co 2 lata
12	Hydroakumulatory zamontowane na stałe w układach hamulcowych, napinających i sterujących kolei linowych, wyciągów narciarskich		pełny	według zaleceń producenta	według zaleceń producenta	co 1 rok	co 1 rok	co 1 rok
13	Zbiorniki LPG zamontowane na stałe w pojazdach samochodowych		pełny*	co 10 lat	co 10 lat	co 10 lat	co 10 lat	—
14	Zbiorniki CNG zamontowane na stałe w pojazdach samochodowych		pełny	według zaleceń producenta	według zaleceń producenta	co 4 lata	co 4 lata	—

* Bez prowadzenia ewidencji.

15	Zbiorniki LNG zamontowane na stałe w pojazdach samochodowych	pełny	według zaleceń producenta	według zaleceń producenta	co 4 lata	co 4 lata	—
16	Zbiorniki wodoru zamontowane na stałe w pojazdach samochodowych	pełny	według zaleceń producenta	według zaleceń producenta	co 3 lata	co 3 lata	—
17	Pozostałe zbiorniki LPG, CNG i LNG	pełny	co 10 lat	co 10 lat	co 2 lata	co 2 lata	—
18	Zbiorniki na gaz, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 4	pełny	co 6 lat	co 6 lat	co 1 rok	co 1 rok	—
19	Kotły parowozowe, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 5	pełny	co 6 lat	co 6 lat	co 1 rok	co 1 rok	co 1 rok
20	Urządzenia służące do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowane na pojazdach drogowych, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 6	pełny	co 6 lat	co 3 lata	co 1 rok (wraz z pomiarem grubości elementów przesyłowych)	co 1 rok	co 1 rok
21	Zbiorniki magazynowe LNG	pełny	w okresach remontowych zgodnie z dokumentacją techniczną i warunkami, o których mowa w § 1 ust. 4		co 1 rok	-----	-----

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych został przygotowany na podstawie upoważnienia zawartego w art. 54 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1194).

W obowiązującym stanie prawnym, istniejące, jak również coraz częściej spotykane na rynku polskim, nowoczesne zbiorniki zamontowane w instalacjach zasilania pojazdów i statków żeglugi śródlądowej, napełniane: skroplonym gazem węglowodorowym LPG stanowiącym mieszaninę węglowodorów, zwane dalej „zbiornikami LPG”, sprężonym gazem ziemnym CNG, zwane dalej „zbiornikami CNG”, skroplonym schłodzonym gazem ziemnym LNG, zwane dalej „zbiornikami LNG”, wodorem, zwane dalej „zbiornikami wodoru”, wymagają aktualizacji i opracowania skutecznych metod badawczych, adekwatnych do rozwiązań konstrukcyjnych występujących w tych urządzeniach.

Mając na względzie powyższe, celem projektowanego rozporządzenia jest określenie szczegółowych warunków technicznych w zakresie eksploatacji wyżej wymienionych specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych.

Projekt rozporządzenia określa sposób eksploatacji poszczególnych specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych.

Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym określa zasady, zakres i formy wykonywania dozoru technicznego oraz jednostki właściwe do jego wykonywania. Dozorem technicznym są określone ustawą działania zmierzające do zapewnienia bezpiecznego funkcjonowania urządzeń technicznych oraz działania zmierzające do zapewnienia bezpieczeństwa publicznego w tych obszarach. Dlatego opracowane zmiany przepisów dotyczące specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych pozwolą na sprawowanie dozoru technicznego nad ww. urządzeniami, od etapu projektowania i wytwarzania, po ich eksploatację, naprawę lub modernizację, co w znaczący sposób wpłynie na bezpieczeństwo eksploatacji wyżej wymienionych urządzeń technicznych.

Ponadto, mając na względzie przepisy *ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1289, z późn. zm.) służące wsparciu rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i wzrostu ich wykorzystania w transporcie, przede wszystkim gazu ziemnego (w postaci CNG bądź LNG), projekt rozporządzenia zakłada zmianę podejścia do przeprowadzania badań technicznych specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych zamontowanych w instalacjach zasilania pojazdów, tj. zbiorników CNG, LNG i wodoru, mającą na celu ograniczenie wydatków związanych z ich użytkowaniem, przy jednoczesnym utrzymaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa ich eksploatacji.

Konieczne jest uzupełnienie rozporządzenia o regulacje pozwalające na zrealizowanie w pełni zakresu przedmiotowego przekazanego do uregulowania w tym akcie normatywnym. Zakres spraw określony w § 1 ust. 1 rozporządzenia nie odpowiada zakresowi spraw przekazanemu do

uregulowania w przepisie stanowiącym podstawę do wydania przedmiotowego rozporządzenia tj. w art. 54 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym. Zgodnie z tym artykułem ustawy zakres przedmiotowy rozporządzenia powinien obejmować warunki techniczne dozoru technicznego w zakresie określonym w art. 8 ust. 4 ww. ustawy, tj. w zakresie projektowania urządzeń technicznych, materiałów i elementów stosowanych do wytwarzania, naprawy lub modernizacji urządzeń technicznych, a także w zakresie wytwarzania, eksploatacji oraz naprawy i modernizacji urządzeń technicznych. Natomiast w § 1 ust. 1 rozporządzenia nie zostały uwzględnione warunki techniczne dozoru technicznego w zakresie materiałów i elementów stosowanych do naprawy lub modernizacji specjalistycznych urządzeń technicznych w nim określonych. W związku z powyższym, zostało zmienione brzmienie § 1 ust. 1 rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia doprecyzowuje w katalogu specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych nazwy dwóch urządzeń: kotła parowozowego i urządzenia służącego do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanego na pojazdach drogowych. Projektowane zmiany nie mają wpływu na zakres przeprowadzanych badań technicznych kotłów parowozowych i urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych, jednakże ich celem jest ujednolicenie istniejących wymagań. Wyposażenie obsługowe, konstrukcyjne i osprzęt zabezpieczający kotłów parowozowych i urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych obecnie podlega badaniom na podstawie § 18, § 21, § 23 pkt 1 rozporządzenia oraz lp. 19 i 20 kolumny 6 i 7 załącznika do rozporządzenia. Jednocześnie uszczegółowienie nazw wyżej wymienionych specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych jest zgodne z brzmieniem przepisu § 1 ust. 2 pkt 2 odnoszącego się do cystern ciśnieniowych. Wyposażenie obsługowe, konstrukcyjne oraz osprzęt zabezpieczający należy traktować jak części urządzenia technicznego pozwalające na jego bezpieczną eksploatację, zgodnie z jego przeznaczeniem. Specjalistyczne urządzenia ciśnieniowe dopuszczone do eksploatacji przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia mogą być eksploatowane na warunkach określonych w decyzjach zezwalających na ich eksploatację, ponieważ są to te same urządzenia.

W § 1 ust. 3 obowiązującego rozporządzenia zostaną zmienione nazwy aktów prawnych, które stosuje się odpowiednio w zakresie projektowania, materiałów i elementów stosowanych do wytwarzania i wytwarzania specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych w związku z uchynieniem trzech rozporządzeń tj. *rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń ciśnieniowych i zespołów urządzeń ciśnieniowych* (Dz. U. poz. 2200 oraz z 2015 r. poz. 244), *rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 23 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla prostych zbiorników ciśnieniowych* (Dz. U. poz. 2171) oraz *rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 79/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych napędzanych wodorem oraz zmieniającego dyrektywę 2007/46 WE* (Dz. Urz. UE L 35 z 04.02.2009, str. 32).

Ponadto, w § 1 ust. 3 obowiązującego rozporządzenia dodano *Regulamin 134 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów silnikowych i ich części w odniesieniu do kwestii*

bezpieczeństwa związanych z działaniem pojazdów napędzanych wodorem [2019/795] (Dz. Urz. UE L 129 z 17.05.2019, str. 43).

Decyzją Rady 97/836/WE z dnia 27 października 1997 r. Wspólnota Europejska przystąpiła do Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań („Zrewidowane Porozumienie z 1958 r.”). Polska jest sygnatariuszem tego Porozumienia i w związku z tym stosuje wymagania w nim zawarte w zakresie szczegółowych przepisów technicznych określonych w załącznikach – tzw. regulaminach ONZ. Jednym z tych załączników jest *Regulamin nr 134 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów silnikowych i ich części w odniesieniu do kwestii bezpieczeństwa związanych z działaniem pojazdów napędzanych wodorem [2019/795]*. Mając na względzie, że stanowi on załącznik do umowy międzynarodowej, której Polska jest sygnatariuszem, powinien być stosowany odpowiednio.

Do § 2 rozporządzenia zostały dodane w pkt 12 i 13 takie definicje legalne jak ciśnienie próbne oznaczone symbolem „PT” oraz ciśnienie robocze oznaczone symbolem „PW”.

Zgodnie z § 1 pkt 3 projektu rozporządzenia, eksploatujący zgłaszający do Transportowego Dozoru Technicznego, zwanego dalej „TDT”, zbiorniki zamontowane w instalacjach zasilania pojazdów i statków żeglugi śródlądowej w celu uzyskania decyzji zezwalającej na eksploatację, będzie składał mniejszą liczbę dokumentów niż w przypadku pozostałych specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych. W tym przypadku, oprócz zgłoszenia, eksploatujący powinien złożyć dwa egzemplarze dokumentacji, w postaci papierowej lub egzemplarz dokumentacji w postaci elektronicznej, zawierające: opis techniczny urządzenia, dokumenty dostarczane przez wytwarzającego wraz ze specjalistycznym urządzeniem ciśnieniowym, określone w przepisach dotyczących oznakowania CE albo w specyfikacjach technicznych uzgodnionych z TDT oraz instrukcję obsługi.

Specjalistyczne urządzenia ciśnieniowe takie jak zbiorniki LPG, CNG, LNG i wodoru, wytwarzane są w oparciu o przepisy, które nie nakładają obowiązku na wytwórcę dostarczenia wraz z urządzeniem dokumentacji zgodnej z § 3 ust. 3 pkt 3 do 8 obowiązującego rozporządzenia, ani także na podmiotach dokonujących montażu instalacji gazowej w pojeździe. Montaż zbiorników w pojazdach odbywa się na zasadzie odrębnych przepisów, zależnych od państwa, w którym nastąpił ich montaż. Podstawą prawną są przepisy wydane na podstawie art. 58 *ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia* (Dz. U. poz. 919) w innych krajach - na podstawie Regulaminu nr 115 EKG ONZ, Regulaminu nr 67 EKG ONZ bądź Regulaminu nr 110 EKG ONZ i Regulaminu 134 EKG ONZ.

Potwierdzeniem zamontowania zbiornika w pojeździe jest odpowiednia adnotacja w dowodzie rejestracyjnym pojazdu o przystosowaniu pojazdu do zasilania gazem LPG, CNG, LNG lub wodoru. Wpis dokonywany jest m. in. na podstawie wyciągu ze świadectwa homologacji, wystawionego przez podmiot dokonujący montażu zbiornika lub na podstawie zapisu w świadectwie zgodności wystawionym przez producenta pojazdu na podstawie

świadczenia homologacji typu UE pojazdu. Świadczenie zgodności stanowi potwierdzenie dokonania montażu instalacji zasilającej pojazd w gaz, w tym zbiornika, w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami i zgodnie z posiadanym świadectwem homologacji typu. Stąd też późniejsze kontrole instalacji i prawidłowego zamontowania zbiornika, może przeprowadzić w sposób prawidłowy podmiot, który jest ujęty we właściwym świadectwie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem lub w świadectwie homologacji montażu dodatkowej instalacji R115, bądź producent pojazdu, w którym zamontowano fabrycznie instalację i zbiornik. Podmiot dokonujący montażu bądź też producent pojazdu z zamontowaną fabrycznie instalacją nie ma obowiązku dostarczenia dokumentów wymienionych w § 3 w ust. 3 w pkt 3 do 8 zmienianego rozporządzenia, w związku z czym, eksploatujący takich dokumentów nie posiada.

Jednocześnie, posiadanie tych dokumentów przez TDT nie jest konieczne, ze względu na wykonywanie badań zbiorników tylko w zakładach spełniających odpowiednie warunki organizacyjno-techniczne, w tym wskazanych we właściwym świadectwie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem lub w podmiotach posiadających świadectwo homologacji montażu dodatkowej instalacji R115. Zakłady oraz podmioty, o których mowa powyżej zobowiązane są do kontroli prawidłowości montażu danej instalacji na podstawie posiadanego świadectwa homologacji. Pozostałe wymagane informacje dotyczące zbiornika, które są niezbędne do wykonywania badań przez TDT, umieszczone są przez producenta na zbiorniku, czego wymagają warunki na podstawie jakich urządzenia te są wytwarzane, oraz w dokumentach dołączonych do zbiornika. Dokumenty, jakie dostarcza ze zbiornikiem producent to: instrukcja eksploatacji oraz poświadczenie przeprowadzenia wymaganych odpowiednim regulaminem badań.

Dla zbiorników produkowanych przez polskich producentów bądź przeznaczonych na rynek polski, dokument wystawiony przez producenta, zastępuje protokół wydany przez TDT na podstawie przeprowadzonego badania odbiorczego u producenta oraz decyzja zezwalająca na eksploatację zbiornika.

Protokół z pomiarów grubości ścianek zbiornika, w przypadku tych zbiorników nie jest wymagany ze względu na brak wartości odniesienia, tj. grubości minimalnej (producent nie udostępnia wraz ze zbiornikiem takich danych). Informacja o minimalnej grubości ścianki zbiornika znajduje się w wydanym świadectwie homologacji. Zmniejszenie grubości ścianek zbiorników może nastąpić tylko w przypadku wystąpienia korozji bądź uszkodzenia mechanicznego, co skutkuje wycofaniem ich z eksploatacji i brakiem możliwości naprawy (nie dopuszczalne jest występowanie korozji bądź innego uszkodzenia powierzchni zbiornika). Sposób eksploatacji zbiorników oraz przechowywanego w nich materiału roboczego nie wpływa na zmniejszenie grubości ich ścianek w założonym dopuszczalnym okresie eksploatacji.

W przypadku zbiorników zamontowanych w instalacjach zasilania pojazdów i statków żeglugi śródlądowej opis techniczny będzie zawierał mniej elementów niż w przypadku innych specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych. Opis techniczny wyżej wymienionych urządzeń nie będzie zawierał informacji, o których mowa w § 4 ust. 1 pkt 3 do 5 zmienianego rozporządzenia,

tj. parametrów źródeł zasilania, wykazu osprzętu zabezpieczającego i wyposażenia eksploatacyjnego.

Dla zbiorników LPG, CNG, LNG i wodoru określenie parametrów źródeł zasilania, o których mowa w § 4 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia, jest niemożliwe do zrealizowania i nie ma możliwości precyzyjnego ich wskazania. Źródłem zasilania w tym przypadku jest stacja tankowania odpowiednim gazem, gdzie ze względu na dużą ich ilość oraz różne parametry pracy stacji, nie można jednoznacznie wskazać i scharakteryzować danego źródła. Dodatkowo, wymagania dla stacji tankowania są szczegółowo uregulowane w innych aktach prawnych.

Informacje dotyczące elementów wymienionych w § 4 ust. 1 pkt 3 i 4 rozporządzenia są określone w przepisach dotyczących ich wytwarzania oraz w świadectwie homologacji typu UE lub ONZ i są niezienne, niezależnie od tego, jaki jest ich producent i w jakim pojeździe są zamontowane. Informacja na temat rodzaju osprzętu zabezpieczającego i wyposażenia eksploatacyjnego oraz wykazu, jaki rodzaj osprzętu zabezpieczającego i wyposażenia może zostać zabudowany na zbiorniku LPG, CNG, LNG i wodoru, zawarta jest w świadectwie homologacji dla danego typu zbiornika wydanego dla wytwórcy zbiornika lub wyciągu ze świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji, wystawionego przez instalatora, który dokonał montażu instalacji gazowej w pojeździe.

Projekt rozporządzenia w § 1 w pkt 5 w odniesieniu do zbiorników montowanych w zakładach wskazanych we właściwym świadectwie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem lub w podmiotach posiadających świadectwo homologacji montażu dodatkowej instalacji R115 wprowadza wyłączenie dotyczące przeprowadzenia czynności montażowych przed pierwszym uruchomieniem urządzenia, próby funkcjonowania w pełni wyposażonego urządzenia, w celu sprawdzenia działania osprzętu zabezpieczającego, przeprowadzenia badań oraz wydania decyzji zezwalającej na eksploatację w przypadku, gdy posiadają protokół badania wydany przez TDT w fazie wytwarzania i decyzję zezwalającą na eksploatację.

Należy mieć na uwadze, że wyposażenie pojazdu oraz dodatkowa instalacja przystosowująca ten pojazd do zasilania gazem powinny być objęte stosownymi dokumentami potwierdzającymi zgodność zastosowanych rozwiązań technicznych z obowiązującymi przepisami prawnymi. Zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 2 *ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji oraz ich wyposażenia* producent typu przedmiotu wyposażenia lub części jest obowiązany uzyskać dla typu przedmiotu wyposażenia lub części odpowiednie świadectwo homologacji typu UE lub ONZ, które potwierdza spełnienie wymagań technicznych.

W § 18 w dodanych ust. 3–5 nowelizowanego rozporządzenia wskazano, że w odniesieniu do urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych, z wysięgnikiem rewizja wewnętrzna zostanie zastąpiona badaniem nieniszczącym powierzchniowym. Mając na względzie, że charakter eksploatacji powoduje realne zagrożenie związane z pogorszeniem stanu technicznego tych urządzeń, wzrasta również realne zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia i życia osób, których praca odbywa się przy wykorzystaniu tych urządzeń na placach budowy. Szczególnie narażone na uszkodzenia są elementy spawane wieży wysięgnika. W celu umożliwienia wykrycia w toku eksploatacji tych

urządzeń uszkodzeń lub pęknięć zostanie przeprowadzone badanie nieniszczące powierzchniowe, które obejmie połączenia spawane wieży wysięgnika i ramion wysięgnika.

Zasady przeprowadzania próby ciśnieniowej określa § 19 ust. 5 rozporządzenia. Zgodnie z § 1 pkt 7 projektu rozporządzenia podczas przeprowadzania próby ciśnieniowej zbiorników LPG, CNG, LNG i wodoru ciśnienie dopuszczalne PD zastępuje się ciśnieniem roboczym PW. Powyższa zmiana wynika z tego, iż zbiorniki LPG, CNG, LNG i wodoru wytwarzane są na podstawie odrębnych przepisów, które nakładają na wytwarzającego (producenta) obowiązek umieszczenia na nich w sposób trwały, w zależności od rodzaju zbiornika, parametrów technicznych takich jak ciśnienie robocze (PW). Zgodnie ze wzorem oznakowania, zawartym w części 1 - Homologacja specjalnych elementów składowych pojazdów silnikowych wykorzystujących w swoim układzie napędowym sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG) w pkt 6.3 dotyczącym zbiorników CNG i w pkt 6.4 dotyczącym zbiorników LNG Regulaminu 110 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) na tabliczce znamionowej zbiornika jedną z danych jest „ciśnienie robocze”, ewentualnie ciśnienie badawcze lub eksploatacyjne. Dla ww. zbiorników nie operuje się wartością ciśnienia dopuszczalnego PD.

W przypadku zbiorników LPG, CNG, LNG i wodoru wprowadzono zmiany w przeprowadzeniu ich badania okresowego i doraźnego jakim jest rewizja zewnętrzna. Rewizja zewnętrzna tych urządzeń obejmuje tylko zakres czynności wskazanych w § 1 pkt 8 projektu rozporządzenia i będzie polegała na ocenie wizualnej stanu zewnętrznej powierzchni, stanu zabezpieczeń antykorozyjnych, oznaczeń i opisów. W stosunku do pozostałych specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych rewizja zewnętrzna pozostaje bez zmian.

Dla zbiorników LPG, CNG, LNG i wodoru badania wykonywane są w większości przypadków po zdemontowaniu zbiornika z pojazdu lub też przy zamontowanym zbiorniku w pojeździe, w którym znajduje się materiał roboczy np. gaz LPG i CNG.

Badania wykonywane przez inspektora TDT, tj.: rewizja wewnętrzna wraz z próbą ciśnieniową przeprowadzana jest na zdemontowanym z pojazdu samochodowego zbiorniku bez osprzętu (urządzenie bezpośrednio zamontowane na zbiorniku, np. wielozawór). Próbę ciśnieniową zbiornika LPG, CNG, LNG i wodoru wykonuje się jako próbę hydrauliczną samego zbiornika. Po pozytywnym badaniu w zakresie rewizji wewnętrznej wraz z próbą ciśnieniową oraz po zamontowaniu osprzętu na zbiorniku przeprowadza się próbę szczelności zbiornika z osprzętem. Powyższe badanie przeprowadzane jest na zbiorniku z zainstalowanym osprzętem bezpośrednio przymocowanym do zbiornika, przed jego zamontowaniem w pojeździe samochodowym, gdyż inspektor TDT dokonuje badania urządzenia technicznego, jakim jest zbiornik LPG, CNG, LNG i wodoru oraz jego osprzętu i wyposażenia bezpośrednio zamontowanego do zbiornika, a nie instalacji gazowej, w jaką jest wyposażony pojazd.

Inspektor TDT nie kontroluje ani nie sprawdza poprawności montażu elementów wyposażenia instalacji gazowej, czy też innego wyposażenia niż to, które jest bezpośrednio połączone ze zbiornikiem.

Zamontowanie zbiornika w sposób właściwy w pojeździe oraz ocena jego elementów należy do zakładu, który przygotowuje zbiorniki do badań, wynika to m. in. z przepisów, na podstawie

których zbiornik wraz z instalacją został zamontowany w pojeździe. Taki zakład powinien być wskazany we właściwym świadectwie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem lub być podmiotem posiadającym świadectwo homologacji montażu dodatkowej instalacji R115. Wyciąg ze świadectwa homologacji określa szczegółowe warunki montażu instalacji w danym typie pojazdu oraz szczegółowy wykaz elementów wchodzących w skład danej instalacji.

Zakład przygotowujący zbiornik do badań potwierdza przeprowadzone czynności na zbiorniku związane z jego badaniem na podstawie projektowanego § 28a ust. 4–6. Za dalszy prawidłowy montaż zbiornika w pojeździe, odpowiedzialny jest zakład, który dokonuje montażu instalacji w pojeździe, bądź podmiot posiadający właściwe świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem lub świadectwo homologacji montażu dodatkowej instalacji R115. Ponadto przepisy, na podstawie których wytwarzane są zbiorniki i ich osprzęt a następnie montowane w pojeździe, nie nakładają obowiązku przeprowadzania okresowej kontroli działania osprzętu w żadnej formie. Jedynie okresowej kontroli powinny być poddawane zbiorniki w zakresie rewizji zewnętrznej.

Projekt rozporządzenia w § 1 pkt 9 wprowadza dwa sposoby wykonywania próby szczelności zbiorników LPG, CNG, LNG i wodoru zamontowanych w dodatkowych instalacjach zasilania gazem pojazdu. Pierwszy sposób dotyczy wykonania pneumatycznej próby szczelności na zdemonтовanym z pojazdu zbiorniku LPG, CNG, LNG i wodoru, przy ciśnieniu nie niższym niż 20% ciśnienia próbnego, natomiast drugi sposób dotyczy próby szczelności przeprowadzanej na zbiorniku LPG, CNG, LNG i wodoru bez demontażu z pojazdu, z zastosowaniem przewożonego materiału płynnego przy ciśnieniu panującym w zbiorniku.

Sposób przeprowadzenia próby szczelności, przy zbiorniku zdemonтовanym lub bez demontażu, uzależniony jest od stanu technicznego badanego zbiornika, jak również rodzaju przeprowadzanego badania, okresowego - dla urządzenia objętego dozorem lub będącego w trakcie eksploatacji, czy doraźnego, np. rejestracja urządzenia technicznego. Inspektor TDT na podstawie obowiązującej wiedzy inżynierskiej decyduje czy próbę szczelności będzie można wykonać bez demontażu zbiornika.

Próba funkcjonowania wyposażenia, o której mowa w § 23 rozporządzenia, wymaga m. in. prawidłowości działania osprzętu zabezpieczającego oraz wyposażenia obsługowego i eksploatacyjnego. Dla zbiorników LPG, CNG, LNG i wodoru wyposażenie to zazwyczaj jest wykonane jako jedno urządzenie, w którym zintegrowane jest kilka funkcji, np. wielozawór dla zbiorników LPG czy też zawór zespolony dla zbiorników CNG i wodoru. Elementy te są wytwarzane na podstawie uzyskanego przez producenta świadectwa homologacji, po spełnieniu szeregu wymagań, przejściu badań i testów homologacyjnych, których spełnienie zapewnia ich bezawaryjną pracę przez cały okres użytkowania. Dlatego też producenci wyposażenia dla wyżej wymienionych zbiorników nie przewidują okresowych kontroli ich działania, a jednocześnie zakazują jakiegokolwiek ingerencji w czasie ich eksploatacji, pod rygorem utraty odpowiedzialności producenta w przypadku użytkowania w sposób inny niż wskazany w instrukcji eksploatacji dostarczonej z urządzeniem. Wspomniane instrukcje zawierają ogólne przepisy dotyczące przeznaczenia i eksploatacji, w tym m. in. dotyczące prawidłowego montażu ww. elementów. Aktualnie nie zawierają informacji o konieczności

przeprowadzania okresowej kontroli ich działania (podobnie jak producenci zbiorników nie zawierają takich informacji w swoich instrukcjach eksploatacji), jak również nie zawierają ich przepisy, na podstawie których osprzęt zabezpieczający został wytworzony. Dodatkowo sposób eksploatacji zbiorników LPG, CNG, LNG i wodoru (przechowywanie gazów niebezpiecznych pod wysokim ciśnieniem), nie pozwala na sprawdzenie ich działania w sposób prawidłowy i bezpieczny w trakcie ich eksploatacji, w tym podczas wykonywania badań przez TDT. Jednocześnie należy mieć na względzie wymagania przepisów homologacyjnych, na podstawie których wytworzone zostały zbiorniki oraz ich osprzęt. Zgodnie z nimi zbiorniki zamontowane na stałe w pojeździe wymagają okresowej kontroli w określonych odstępach czasu (np. zbiorniki CNG maksymalnie 48 miesięcy) w zakresie jedynie rewizji zewnętrznej, oraz w niektórych przypadkach ponownych prób ciśnieniowych, bez konieczności ponownej kontroli działania osprzętu.

Jak wskazuje § 1 pkt 11 lit. a projektu rozporządzenia zbiorniki LPG, CNG, LNG i wodoru zamontowane w pojazdach lub statkach żeglugi śródlądowej, które uczestniczyły w wypadku lub uległy awarii są zgłaszane przez eksploatującego do badania doraźnego.

Jeżeli zbiorniki LPG, CNG, LNG i wodoru zostały wymontowane z pojazdu do badań okresowych i doraźnych, a po przeprowadzonym badaniu ponownie zamontowane, podlegają one wraz z całą instalacją próbie szczelności potwierdzającej prawidłowość zamontowania w pojeździe. Wówczas przeprowadzenie próby szczelności zbiornika i jego osprzętu należy do zakładu, w którym było przeprowadzone badanie okresowe lub doraźne zbiorników LPG, CNG, LNG i wodoru i który jest wskazany we właściwym świadectwie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem lub który jest podmiotem posiadającym świadectwo homologacji montażu dodatkowej instalacji R115. Potrzeba przeprowadzenia tej czynności wynika z wielu przypadków dokonywania, przez eksploatujących pojazdy zasilane gazem, nielegalnej i nieautoryzowanej ingerencji w instalację gazową pojazdu wykonaną poza zakładem wskazanym we właściwym świadectwie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem lub poza podmiotem posiadającym świadectwo homologacji montażu dodatkowej instalacji R115.

Po każdorazowym zamontowaniu zbiornika LPG, CNG, LNG i wodoru do pojazdu (tj. w ramach badania okresowego lub doraźnego) został wprowadzony obowiązek wydania poświadczenia potwierdzającego, że zbiornik został zamontowany w pojeździe, przez ten zakład, zgodnie z wymaganiami przepisów homologacyjnych oraz po montażu zbiornika w pojeździe została sprawdzona szczelność zbiornika i jego osprzętu wraz z instalacją zasilania gazem.

W § 1 pkt 12 projektu rozporządzenia, zmieniono brzmienie załącznika do rozporządzenia pt.: „Formy dozoru technicznego i terminy badań specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych”. Zaproponowano, aby z obecnie obowiązującej tabeli załącznika do rozporządzenia siódma kolumna tabeli pt.: „próba szczelności i funkcjonowanie osprzętu” została podzielona na dwie kolumny, poprzez wyszczególnienie dwóch rodzajów badań, tj. próba szczelności i próba funkcjonowania wyposażenia.

W odniesieniu do specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych, tj.: zbiorników sprężonego powietrza zamontowanych na stałe w pojazdach kolejowych bez własnego napędu, o iloczynie nadciśnienia i pojemności $PS \times V > 200 \text{ bar} \times \text{dm}^3$, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 1 lit. a, zbiorników LPG, CNG, LNG i wodoru zamontowanych na stałe w pojazdach samochodowych, a także pozostałych zbiorników LPG, CNG i LNG oraz zbiorników na gaz, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 4, nie będzie przeprowadzana próba funkcjonowania wyposażenia w rozumieniu przepisów obecnie obowiązującego *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 2025 r. poz. 125). Na wyżej wymienionych specjalistycznych urządzeniach ciśnieniowych nie występuje wyposażenie obsługowe czy eksploatacyjne. Natomiast próbie szczelności będzie poddawany zbiornik wraz z osprzętem zamontowanym bezpośrednio na nim. Zbiorniki zamontowane na stałe w pojeździe wymagają okresowej kontroli w określonych odstępach czasu (np. zbiorniki CNG maksymalnie 48 miesięcy) w zakresie jedynie rewizji zewnętrznej, oraz w niektórych przypadkach ponownych prób ciśnieniowych, bez konieczności ponownej kontroli działania osprzętu.

Kolejną wprowadzoną zmianą są nowe terminy badań takich specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych jak zbiorniki CNG, LNG i wodoru zamontowane na stałe w pojazdach samochodowych.

Wymagania techniczne w zakresie projektowania, badania i udzielania homologacji zbiorników LNG i CNG służących do napędu silników spalinowych w pojazdach, określone zostały w Regulaminie nr 110 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji: I. Specjalnych elementów składowych pojazdów silnikowych wykorzystujących w swoim układzie napędowym sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), II. Pojazdów w odniesieniu do montażu homologowanych specjalnych elementów składowych służących do wykorzystywania w ich układzie napędowym sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), stanowiącym załącznik do *Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań, sporządzonego w Genewie dnia 20 marca 1958 r.* (Dz. U. z 2001 r. poz. 1136). Na podstawie Regulaminu nr 110 EKG ONZ wszyscy producenci zbiorników LNG, służących do napędu silników spalinowych w pojazdach, przed wprowadzeniem ich na rynek, są zobowiązani poddać je badaniom, w celu uzyskania świadectwa homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części.

Zgodnie z pkt 4.1.4. okresowe badanie spełniania wymagań załącznika 3A Regulaminu nr 110 EKG ONZ Butle gazowe – wysokociśnieniowe butle do przechowywania w pojeździe sprężonego gazu ziemnego (CNG) służącego jako paliwo dla pojazdów samochodowych „Producent butli przedstawia zalecenia dotyczące okresowego badania spełniania wymagań poprzez wykonanie kontroli wzrokowej lub innego badania w okresie użytkowania, na podstawie warunków użytkowania podanych w niniejszym regulaminie. Każdą butlę kontroluje się wzrokowo co najmniej raz na 48 miesięcy po dacie rozpoczęcia jej użytkowania

w pojeździe (dacie rejestracji pojazdu), a także w przypadku ponownego montażu, pod kątem uszkodzeń i zniszczeń zewnętrznych, w tym także pod taśmami mocującymi. Kontroli wzrokowej dokonuje właściwy podmiot zatwierdzony lub uznany przez organ regulacyjny, zgodnie ze specyfikacją producenta....”. Dlatego w odniesieniu do zbiorników CNG zamontowanych na stałe w pojazdach samochodowych w zakresie rewizji wewnętrznej i próby ciśnieniowej termin przeprowadzania badań technicznych został zmieniony z 10 lat na określenie – według zaleceń producenta, natomiast badania techniczne w zakresie rewizji zewnętrznej i próby szczelności będą przeprowadzane co 4 lata, zamiast co 3 lata. Termin badań przedmiotowych zbiorników został określony co 4 lata ze względu na potencjalne zagrożenie jakie stwarza nieprawidłowe użytkowanie tego typu zbiorników, poprzez wysokie ciśnienie pracy – ciśnienie panujące w zbiorniku podczas eksploatacji jest dziesięciokrotnie wyższe niż np. w zbiornikach LPG.

Ponadto również dla zbiorników LNG i wodoru sposób oraz konieczność przeprowadzania ponownych prób ciśnieniowych określa producent zgodnie z przepisami na podstawie, których urządzenia te zostały wytworzone. Zgodnie z pkt 2.1.3. załącznika 3B Regulaminu nr 110 EKG ONZ Baki na paliwo ciekłe – Izolowane próżniowo pojemniki do przechowywania w pojeździe gazu ziemnego służącego jako paliwo dla pojazdów samochodowych „Producent baku przedstawia zalecenia dotyczące okresowego badania spełniania wymagań poprzez wykonanie kontroli wzrokowej lub innego badania w okresie użytkowania, na podstawie warunków użytkowania podanych w niniejszym regulaminie. Każdy bak kontroluje się wzrokowo co najmniej raz na 120 miesięcy po dacie rozpoczęcia jego użytkowania w pojeździe (dacie rejestracji pojazdu), a także w przypadku ponownego montażu, pod kątem uszkodzeń i zniszczeń zewnętrznych, w tym także pod taśmami mocującymi...”.

W szczególnych przypadkach takich jak zbiorniki wykonane w całości z materiałów kompozytowych, dla których nie zastosowano elementu metalowego przenoszącego obciążenia pochodzącego od panującego w zbiorniku ciśnienia, producenci nie przewidują wykonywania ponownych prób ciśnieniowych. Ze względu na coraz powszechniejsze stosowanie zbiorników wykonanych w całości z materiałów kompozytowych, należało uwzględnić w rodzajach badań zalecenia producentów zbiorników. Natomiast w przypadku zbiorników LNG, które są zbiornikami kriogenicznymi, próby ciśnieniowe dla tego typu zbiorników w toku eksploatacji nie są przeprowadzane, ponieważ byłoby to równoznaczne ze zniszczeniem izolacji próżniowej zbiornika. Z tego względu zaproponowano zmianę zgodnie, z którą rewizja wnętrza i próba ciśnieniowa zbiornika LNG będą przeprowadzane zgodnie z zaleceniem producenta określonym w instrukcji obsługi. W związku z tym, iż zbiorniki LNG są zbiornikami nowymi i nie można przewidzieć problemów związanych z ich eksploatacją, zakres badań okresowych skrócono z 10 do 4 lat w porównaniu do zbiorników LPG.

Nowe terminy są zgodne z wymaganiami załącznika 3A dla zbiorników CNG i załącznika 3B dla zbiorników LNG Regulaminu 110 EKG ONZ.

W załączniku do projektowanego rozporządzenia zaproponowano zmiany terminów przeprowadzania badań technicznych w zakresie rewizji zewnętrznej i próby szczelności zbiorników wodoru z roku do 3 lat. Powyższa zmiana wynika z wymagań jakie stawiają w zakresie częstotliwości kontroli producenci zbiorników wodoru. Obecnie najczęściej

występującymi zbiornikami wodoru są zbiorniki typu IV, wykonane jako w pełni kompozytowe konstrukcje. Zbiorniki produkowane są na dwa rodzaje ciśnienia roboczego: 350 bar dla zbiorników zamontowanych w pojazdach użytkowych (autobusy i samochody ciężarowe) oraz 700 bar dla zbiorników montowanych w samochodach osobowych. Bezpieczeństwo eksploatacji tego rodzaju zbiorników zależy w szczególności od ich stanu technicznego, który powinien podlegać szczegółowej kontroli wykonywanej przez wyspecjalizowane podmioty. Ze względu na ściśle określone kryteria uszkodzeń zbiorników, ustalone przez każdego producenta indywidualnie na podstawie prowadzonych badań, jakość i częstotliwość przeprowadzanej kontroli ma bezpośrednie znaczenie dla bezpiecznej eksploatacji zbiorników przez użytkowników końcowych.

Z informacji uzyskanych od TDT producent najczęściej występujących na rynku krajowym zbiorników sprężonego wodoru stosowanych w autobusach, gdzie potencjalne uszkodzenie zbiornika mogłoby nieść zagrożenie w stosunku do największej ilości osób (pasażerów), zaleca aby kontrole okresowe były wykonywane nie rzadziej niż 36 miesięcy, z możliwością skrócenia tego okresu, jeżeli wymagają tego przepisy szczegółowe w kraju, w którym eksploatowane są zbiorniki. Wynika to z faktu, że każdy rodzaj uszkodzenia powłoki zbiornika ma wydatny wpływ na obniżenie poziomu bezpieczeństwa dalszej eksploatacji zbiornika. Wydłużenie okresów między kolejnymi badaniami przy jednoczesnym zachowaniu bezpieczeństwa eksploatacji zbiorników wodorowych wpłynie korzystnie na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Kolejną zmianą wprowadzoną w załączniku do rozporządzenia są zmiany dotyczące terminów badań rewizji wewnętrznej i próby ciśnieniowej hydroakumulatorów zamontowanych na stałe w układach hamulcowych, napinających i sterujących kolei linowych, wyciągów narciarskich. Mając na względzie, że producenci hydroakumulatorów w zależności m.in. od typu hydroakumulatora czy ciśnienia roboczego, zalecają przeprowadzenie w różnych terminach np. rewizji wewnętrznych, termin badań rewizji wewnętrznej i próby ciśnieniowej hydroakumulatorów został zmieniony z 6 lat na „według zaleceń producenta”.

Przepisy projektowanego rozporządzenia uzupełnią stan prawny dotyczący warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych.

Specjalistyczne urządzenia ciśnieniowe dopuszczone do eksploatacji przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia mogą być eksploatowane na warunkach określonych w decyzjach zezwalających na ich eksploatację, ponieważ są to te same urządzenia. W związku z powyższym, projekt rozporządzenia nie wymagał wprowadzenia przepisów przejściowych w tym zakresie.

Mając na uwadze art. 8 ust. 6 *ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym* wprowadzono przepis przejściowy zgodnie z którym do wykonywania czynności dozoru technicznego wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia należy stosować dotychczasowe uzgodnione z TDT warunki techniczne dozoru technicznego.

Zgodnie z § 3 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie po upływie 30 dni od dnia jego ogłoszenia, z wyjątkiem § 1 pkt 6, który wejdzie w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia, stosownie do art. 4 ust. 1 *ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461), który zezwala na określenie terminu dłuższego niż 14 dni. W § 1 pkt 6 projektowanego rozporządzenia zostały wprowadzone badania nieniszczące powierzchniowe urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych, z wysięgnikiem, które zastąpiły rewizję wewnętrzną. Wprowadzenie obowiązku przeprowadzania badań nieniszczących powierzchniowych dla ww. urządzeń technicznych wiąże się z koniecznością dostosowania, przez eksploatujących te urządzenia oraz zakłady uprawnione, do nowych wymagań. Z uwagi na powyższe, § 1 pkt 6 projektowanego rozporządzenia wejdzie w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia. Projektowany okres *vacatio legis* jest wystarczający na dostosowanie się zainteresowanych podmiotów do nowych regulacji.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie miało wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców. Zgodnie z art. 14 ust. 1 *ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym*, urządzenia techniczne objęte dozorem technicznym mogą być eksploatowane tylko na podstawie decyzji zezwalającej na ich eksploatację, wydanej przez organ właściwej jednostki dozoru technicznego. W związku z powyższym, eksploatujący, w celu uzyskania decyzji zezwalającej na eksploatację specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych jest zobowiązany do złożenia zgłoszenia urządzenia do Dyrektora TDT wraz z dwoma egzemplarzami dokumentacji w postaci papierowej albo egzemplarza dokumentacji w postaci elektronicznej, o której mowa w § 3 ust. 3 obowiązującego rozporządzenia. Organ właściwej jednostki dozoru technicznego przed wydaniem decyzji, o której mowa powyżej, przeprowadza badania i wykonuje czynności sprawdzające, o których mowa w art. 13 ust. 1 *ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym*, oraz:

- 1) sprawdza kompletność i prawidłowość przedłożonej dokumentacji;
- 2) dokonuje badania urządzenia przez sprawdzenie zgodności wykonania tego urządzenia z dokumentacją i warunkami technicznymi dozoru technicznego, a także stanu urządzenia, jego wyposażenia i oznakowania;
- 3) przeprowadza próby techniczne przed uruchomieniem urządzenia oraz w warunkach pracy w zakresie ustalonym w warunkach technicznych dozoru technicznego dla poszczególnych rodzajów urządzeń;
- 4) przeprowadza badanie specjalne ustalone w dokumentacji projektowej urządzenia lub, w technicznie uzasadnionych przypadkach, na żądanie organu właściwej jednostki dozoru technicznego.

Na podstawie pozytywnych wyników badań i wykonanych czynności, o których mowa powyżej, organ właściwej jednostki dozoru technicznego wydaje decyzję zezwalającą na eksploatację urządzenia technicznego, w której ustala formę dozoru technicznego, jaką będzie objęte to urządzenie.

Na przykład pojazd drogowy z zamontowanym urządzeniem służącym do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu może być poddany badaniu technicznemu na stacji kontroli pojazdów przez diagnostę tylko wtedy, gdy urządzenie posiada protokół badania przeprowadzonego przez TDT i decyzję zezwalającą na jego eksploatację, wydaną przez Dyrektora TDT. Powyższe wynika z art. 81 ust. 12 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.) oraz § 6 ust. 7 *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach* (Dz. U. z 2024 r. poz. 141, z późn. zm.). Brak ww. dokumentów wystawionych przez TDT uniemożliwia diagnoście dopuszczenie pojazdu drogowego, z zamontowanym urządzeniem służącym do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, do ruchu drogowego.

Eksploatujący jest obowiązany, do przestrzegania warunków eksploatacji określonych w *rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 20 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych*. Zgodnie z § 9 ust. 1 obowiązującego rozporządzenia eksploatację specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych prowadzi się zgodnie z ich przeznaczeniem, wymaganiami określonymi w rozporządzeniu oraz instrukcją eksploatacji, stosując odpowiednie środki bezpieczeństwa.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie miało wpływ na przedsiębiorców obsługujących specjalistyczne urządzenia ciśnieniowe, ze względu na określenie w przepisach braku konieczności przygotowywania zbiorników CNG, LNG i wodoru do badania technicznego w zakresie rewizji wewnętrznej oraz próby ciśnieniowej (rewizja wewnętrzna i próba ciśnieniowa będzie wykonywana zgodnie z zaleceniami producenta zbiorników). Obecnie przygotowanie wyżej wymienionych zbiorników do badań technicznych wykonuje około 26 przedsiębiorców. Za przeprowadzenie badania technicznego, TDT obciąża przedsiębiorców przygotowujących urządzenie do badań i to oni ustalają łączną cenę za przygotowanie i przeprowadzenie badań technicznych, którą ponosi właściciel pojazdu.

Zgodnie z § 4 *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.) notyfikacji aktów prawnych podlegają akty prawne zawierające przepisy techniczne. W związku z powyższym, istnieje konieczność notyfikowania przedmiotowego projektu rozporządzenia Komisji Europejskiej.

Projekt aktu nie zawiera wymogów nakładanych na usługodawców podlegających notyfikacji, o której mowa w art. 15 ust. 7 i art. 39 ust. 5 *dyrektywy 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotyczącej usług na rynku wewnętrznym* (Dz. Urz. UE L 376 z 27.12.2006, str. 36).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, o których mowa w § 39 *uchwały nr 190 Rady*

Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego Biuletynu Informacji Publicznej.

Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia z chwilą przekazania do uzgodnień i konsultacji publicznych zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych	Data sporządzenia 19.09.2025
Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury	Źródło: Upoważnienie ustawowe Art. 54 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1194).
Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Stanisław Bukowiec, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury	Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury: 111
Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Anna Szwarczewska, starszy specjalista w Departamencie Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, e-mail: Anna.Szwarczewska@mi.gov.pl, tel. (22) 630 17 35	

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba wydania rozporządzenia wynika z konieczności aktualizacji przepisów dotyczących specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych, w tym zamontowanych w instalacjach zasilania pojazdów, napełnianych:

- 1) skroplonym gazem węglowodorowym LPG stanowiącym mieszaninę węglowodorów, zwanych dalej „zbiornikami LPG”,
- 2) sprężonym gazem ziemnym CNG, zwanych dalej „zbiornikami CNG”,
- 3) skroplonym schłodzonym gazem ziemnym LNG, zwanych dalej „zbiornikami LNG”,
- 4) wodorem, zwanych dalej „zbiornikami wodoru”,

a także urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych, wraz z wyposażeniem obsługowym, konstrukcyjnym i osprzętem zabezpieczającym, z wysięgnikiem oraz hydroakumulatorów zamontowanych na stałe w układach hamulcowych, napinających i sterujących kolei linowych, wyciągów narciarskich.

Należy dodać, że do Ministerstwa Infrastruktury wpłynęły postulaty Ministerstwa Klimatu i Środowiska w imieniu przedstawicieli branży motoryzacyjnej w zakresie wprowadzenia zmian w przepisach związanych z dozorem technicznym dotyczących zbiorników ciśnieniowych, do których zaliczają się zbiorniki CNG, LNG oraz wodoru montowane w pojazdach samochodowych.

Ponadto, mając na względzie przepisy ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1289, z późn. zm.) służące wsparciu rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i wzrostu ich wykorzystania w transporcie, przede wszystkim gazu ziemnego (w postaci CNG bądź LNG), projekt rozporządzenia zakłada zmianę podejścia do przeprowadzania badań technicznych urządzeń ciśnieniowych zamontowanych w instalacjach zasilania pojazdów, tj. zbiorników CNG, LNG i wodoru, z uwzględnieniem utrzymania poziomu bezpieczeństwa ich eksploatacji.

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

Projekt rozporządzenia zakłada zmianę przepisów dotyczących przeprowadzania badań technicznych zbiorników LPG, CNG, LNG i wodoru służących do zasilania silników pojazdów samochodowych i statków żeglugi śródlądowej a także terminów tych badań technicznych, przy jednoczesnym utrzymaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa ich eksploatacji.

Przewiduje się, że zmiana częstotliwości przeprowadzania badań technicznych, przede wszystkim zbiorników CNG, LNG i wodoru, zamontowanych na stałe w pojazdach samochodowych, jak również zniesienie obowiązku przeprowadzania badań technicznych co 10 lat w zakresie rewizji wewnętrznej i próby ciśnieniowej dla zbiorników CNG, LNG i wodoru zamontowanych na stałe w pojazdach samochodowych, wprowadzenie obowiązku przestrzegania terminów ww. badań według zaleceń producenta zbiorników wpłynie korzystnie na ekonomikę stosowania paliw alternatywnych do zasilania pojazdów samochodowych. Uproszczenie procedur badań pojazdów wyposażonych w zbiorniki ciśnieniowe powinno przyczynić się do większej popularności napędów wykorzystujących paliwa alternatywne.

Dodatkowo w odniesieniu do urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych, z wysięgnikiem, rewizja wewnętrzna została zastąpiona badaniem nieniszczącym

powierzchniowym, a także wprowadzone zostały zmiany w zakresie terminów przeprowadzania badań tj. rewizji wewnętrznej i próby ciśnieniowej hydroakumulatorów zamontowanych na stałe w układach hamulcowych, napinających i sterujących kolei linowych, wyciągów narciarskich, które będą przeprowadzane według zaleceń producenta. Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.

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

Każdy z krajów członkowskich OECD i UE określa zakres, zasady i formę wykonywania dozoru technicznego nad urządzeniami ciśnieniowymi. Doświadczenia międzynarodowe związane z wypadkami spowodowanymi urządzeniami ciśnieniowymi, np. wypadki związane z eksploatacją zbiorników CNG, w tym eksplozja zbiornika CNG podczas tankowania, wskazują na konieczność cyklicznie wykonywanych badań technicznych tych urządzeń, które pozwolą na wykrycie ewentualnych uszkodzeń mogących doprowadzić do zagrożenia życia i zdrowia ludzkiego. Z posiadanych informacji wynika, że w krajach Europy Zachodniej wykonywanie badań okresowych urządzeń ciśnieniowych należy do wyznaczonych (upoważnionych) w danym państwie jednostek i opiera się na dość „dowolnych” zasadach.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Transportowy Dozór Techniczny (TDT)	1	ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym	Bezpośrednie – weryfikacja dokumentów związanych z uzyskaniem decyzji zezwalającej na eksploatację specjalistycznego urządzenia ciśnieniowego.
Zakłady przygotowujące do badań zbiorniki zamontowane na stałe w pojazdach	52	Dane dostępne na stronie internetowej TDT na dzień 4 marca 2025 r.	Bezpośrednie – brak konieczności przygotowywania zbiorników CNG, LNG i wodoru do badania technicznego w zakresie rewizji wewnętrznej oraz próby ciśnieniowej (rewizja wewnętrzna i próba ciśnieniowa będzie wykonywana zgodnie z zaleceniami producenta zbiorników); przeprowadzanie próby szczelności instalacji LPG, CNG, LNG i wodoru po montażu zbiornika oraz sporządzenie poświadczenia z przeprowadzonej próby szczelności.
Użytkownicy urządzeń technicznych: zbiorników CNG, LNG i wodoru	5163	Dane udostępnione przez TDT – na podstawie rejestru urządzeń technicznych na dzień 7 maja 2025 r.	Bezpośrednie poprzez zmniejszenie częstotliwości kosztów eksploatacji zbiorników CNG, LNG i wodoru w zakresie wykonywania badań technicznych – rewizja wewnętrzna i próba ciśnieniowa będzie wykonywana zgodnie z zaleceniami producenta zbiorników.
Użytkownicy urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych	1461	Dane udostępnione przez TDT – na podstawie rejestru urządzeń technicznych na dzień	Bezpośrednie – wprowadzenie badań nieniszczących powierzchniowych zamiast rewizji wewnętrznej przyczyni się do wykrywania potencjalnych uszkodzeń

			elementów konstrukcyjnych tych urządzeń.
Użytkownicy hydroakumulatorów zamontowanych na stałe w układach hamulcowych, napinających i sterujących kolei linowych, wyciągów narciarskich	250	Dane udostępnione przez TDT – na podstawie rejestru urządzeń technicznych na dzień 12 września 2025 r.	Bezpośrednie – brak konieczności przedstawiania hydroakumulatorów do badania technicznego w zakresie rewizji wewnętrznej oraz próby ciśnieniowej – rewizja wewnętrzna i próba ciśnieniowa będzie wykonywana zgodnie z zaleceniami producenta hydroakumulatorów.

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

Projekt rozporządzenia zostanie przesłany do konsultacji publicznych i opiniowania do następujących podmiotów:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów.
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych.
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji.
5. Instytut Transportu Samochodowego.
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji – Sieć Łukasiewicz.
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów.
8. Transportowy Dozór Techniczny.
9. Główny Inspektorat Transportu Drogowego.
10. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Oddział Kłudzienko.
11. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji.
12. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.
13. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.
14. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego.
15. Związek Pracodawców Motoryzacji.
16. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej.
17. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich.
18. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych.
19. Związek Dealerów Samochodów.
20. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego.
21. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM).
22. Stowarzyszenie Doradców do spraw Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA.
23. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR.
24. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa.
25. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL.
26. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny.
27. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM).
28. Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR).
29. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej.
30. Transport i Logistyka Polska.
31. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT.
32. Dekra Polska.
33. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA).
34. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych.
35. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów.
36. Instytut Rozwoju Miast i Regionów.
37. Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „Solidarność 80”.
38. Związek Powiatów Polskich.
39. Cartest.
40. Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów.
41. Ogólnopolski Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów.
42. Fundacja Eksperckie Centrum Motoryzacji.
43. Organizacja Pracodawców Rada Przedsiębiorców.
44. Śląska Federacja Przedsiębiorców Polskich.
45. Urząd Transportu Kolejowego.
46. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
47. PKP CARGO SA.

48. Stowarzyszenie Doradców ds. Bezpieczeństwa Przewozu Towarów Niebezpiecznych Koleją.
49. Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych.
50. Urząd Dozoru Technicznego.
51. Instytut Mechanizacji Budownictwa i Górnictwa Skalnego.
52. Polska Izba Wodoru.
53. Stowarzyszenie Producentów Betonu Towarowego w Polsce.
54. Stowarzyszenie Polskie Stacje Narciarskie i Turystyczne.
55. Polskie Koleje Linowe.
56. NSZZ Solidarność.
57. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.
58. Forum Związków Zawodowych.
59. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców.
60. Związek Pracodawców Business Centre Club.
61. Związek Rzemiosła Polskiego.
62. Konfederacja Lewiatan.
63. Pracodawcy RP.
64. Federacja Przedsiębiorców Polskich.
65. Polskie Towarzystwo Gospodarcze.
66. Rada Dialogu Społecznego.

Termin na zgłoszenie uwag wyniesie 14 dni od dnia otrzymania pisma przekazującego projekt rozporządzenia do konsultacji publicznych. W odniesieniu do Rady Dialogu Społecznego termin na zgłaszanie uwag wyniesie 30 dni. Omówienie uwag wraz ze stanowiskiem projektodawcy zostanie zamieszczone w raporcie z konsultacji publicznych. Projekt nie dotyczy spraw, o których mowa w art. 1 *ustawy z dnia 24 kwietnia 2023 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1491, z późn. zm.), wobec czego nie wymaga zaopiniowania przez Radę Działalności Pożytku Publicznego.

Z uwagi, że zakres spraw uregulowanych w projekcie nie dotyczy samorządu terytorialnego, projekt nie podlega rozpatrzeniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wywiera bezpośredniego wpływu na finanse publiczne. Projekt rozporządzenia nie powoduje wydatków dla budżetu państwa ani jednostek samorządu terytorialnego. Przychodami TDT są przychody z opłat za czynności jednostek dozoru technicznego. Z rozdziału 4 Gospodarka finansowa jednostek dozoru technicznego <i>ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym</i> wynika, że zysk netto TDT przeznacza się na wpłatę do budżetu – 30 %.

	Projekt rozporządzenia określa warunki techniczne dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji urządzeń ciśnieniowych. Projekt rozporządzenia nie odnosi się do kwestii opłat za wykonane czynności dozoru technicznego. Wysokość opłat za wykonanie przez TDT czynności dozoru technicznego reguluje <i>rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 26 listopada 2010 r. w sprawie wysokości opłat za czynności jednostek dozoru technicznego</i> (Dz. U. z 2016 r. poz. 696, z późn. zm.). W związku z powyższym, za wykonane czynności dozoru technicznego, TDT jest zobowiązany do pobrania odpowiedniej opłaty o wysokości wskazanej w ww. rozporządzeniu.							
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych i starszych								
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							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	- wydanie poświadczenia po przeprowadzeniu próby szczelności przez zakłady przygotowujące do badań zbiorniki LPG, CNG, LNG i wodoru zamontowane na stałe w pojazdach, - przeprowadzanie badań nieniszczących powierzchniowych w odniesieniu do urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych, z wysięgnikiem zamiast rewizji wewnętrznej.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	- zmiana częstotliwości przeprowadzania badań technicznych w zakresie rewizji zewnętrznej i próby szczelności, w odniesieniu do zbiorników CNG, LNG i wodoru , - zmniejszenie czasu wyłączenia pojazdu z użytkowania spowodowanego koniecznością przeprowadzenia badania urządzenia technicznego w nim zamontowanego. Warto zaznaczyć, że rewizja wewnętrzna i próba ciśnieniowa wiąże się z koniecznością wymontowania urządzenia technicznego z pojazdu, co w znacznym stopniu zwiększa koszt jego przygotowania do badania technicznego.						
Niemierzalne		W odniesieniu do zbiorników CNG, LNG i wodoru zamontowanych na stałe w pojazdach samochodowych w zakresie rewizji wewnętrznej i próby ciśnieniowej termin przeprowadzania badań technicznych został zmieniony z 10 lat na określenie – według zaleceń producenta. Obecnie badanie zbiornika CNG jest co 3 lata, a zgodnie z projektowaną zmianą będzie przeprowadzane co 4 lata, co skutkuje zmianą ilości zbiorników CNG poddawanych badaniu w poszczególnych latach. Rewizja zewnętrzna i próba szczelności zbiorników LNG i wodoru obecnie przeprowadzana jest corocznie, a będzie przeprowadzana co 3 lata. W odniesieniu do ustalenia przyszłej ilości zbiorników podlegających badaniom, należy mieć na względzie, że maksymalny okres użytkowania zbiorników LPG, CNG, LNG i wodoru określony przez wytwarzającego, eksploatowanych w normalnych warunkach nie może wynosić więcej niż 20 lat. Zbiorniki LPG, CNG, LNG i wodoru, które podczas wypadku lub awarii zostały poddane działaniu ognia, powinny zostać wycofane z eksploatacji. Zbiorniki LPG, CNG, LNG i wodoru zamontowane w pojazdach lub statkach żeglugi śródlądowej, które uczestniczyły w wypadku lub uległy awarii są zgłaszane przez eksploatującego do badania doraźnego. Do dalszej eksploatacji mogą być dopuszczone jedynie zbiorniki, które nie wykazują odkształceń lub innych uszkodzeń mechanicznych oraz przeszły z wynikiem pozytywnym badania przeprowadzane przez TDT.						

		Zmiana częstotliwości przeprowadzania badań technicznych zbiorników CNG, LNG i wodoru, jak również zniesienie obowiązku przeprowadzania badań technicznych co 10 lat w zakresie rewizji wewnętrznej i próby ciśnieniowej w odniesieniu do zbiorników CNG, LNG i wodoru, wprowadzenie obowiązku przestrzegania terminów ww. badań według zaleceń producenta zbiorników oraz zniesienie przeprowadzania próby funkcjonowania wyposażenia zbiorników zamontowanych na stałe w pojazdach, związana jest z kosztami za czynności TDT w stosunku do przedsiębiorców przygotowujących zbiorniki do badań. Warto zaznaczyć, że powyższa zmiana wpłynie również na zmniejszenie obciążenia właścicieli pojazdów, wynikającego z braku konieczności przeprowadzania badań technicznych w zakresie rewizji wewnętrznej i próby ciśnieniowej, jak również ze zmiany częstotliwości przeprowadzania badań technicznych w zakresie rewizji zewnętrznej i próby szczelności, w odniesieniu do zbiorników CNG, LNG i wodoru. Nie sposób ująć ww. czynności w ocenie skutków regulacji, ponieważ są to działania regulowane przez wolny rynek. Obecnie przygotowanie wskazanych zbiorników do badań technicznych wykonuje około 26 przedsiębiorców. Za przeprowadzenie badania technicznego, TDT obciąża przedsiębiorców przygotowujących urządzenie do badań i to oni ustalają łączną cenę za przygotowanie i przeprowadzenie badań technicznych, którą ponosi właściciel pojazdu. W odniesieniu do hydroakumulatorów zamontowanych na stałe w układach hamulcowych, napinających i sterujących kolei linowych, wyciągów narciarskich termin przeprowadzania badań w zakresie rewizji wewnętrznej i próby ciśnieniowej został zmieniony z 6 lat na określenie – „według zaleceń producenta”, co skutkuje zmianą ilości urządzeń poddawanych badaniu w poszczególnych latach.
--	--	---

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

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

☐ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwroconej 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:

Projekt zakłada skrócenie czasu niezbędnego do przeprowadzenia badania technicznego zbiorników CNG, LNG i wodoru.

9. Wpływ na rynek pracy

Przedmiotowy projekt nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☒ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe ☐ inne: ...		☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☒ zdrowie
Omówienie wpływu	Urządzenia ciśnieniowe są, zgodnie z art. 4 ustawy z dnia 21 grudnia o dozorze technicznym, jednocześnie urządzeniami technicznymi, które mogą stwarzać zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia i środowiska wskutek: rozprężenia cieczy lub gazów znajdujących się pod ciśnieniem różnym od atmosferycznego, rozprzestrzeniania się materiałów niebezpiecznych podczas ich magazynowania lub transportu.		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego			
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem § 1 pkt 6, który wejdzie w życie po upływie 12 miesięcy 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.			