

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia2019 r.

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

Na podstawie art. 54 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2019 r. poz. 667) 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 2014 r. poz. 1465) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 1:

a) w ust. 2:

- pkt 5 – 7 otrzymuje 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;
- 7) zbiorniki do magazynowania skroplonych oziębionych gazów znajdujące się na obszarze kolejowym, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej wraz z wyposażeniem obsługowym, konstrukcyjnym i osprzętem zabezpieczającym.”,

- po pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

- „8) rurociągi technologiczne i przesyłowe znajdujące się na obszarze kolejowym, portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej.”;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

b) w ust. 3:

- pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

- „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),

- dodaje się pkt 5 i 6 w brzmieniu:

- „5) Regulamin nr 134 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych – 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);
- 6) rozporządzenie Komisji (UE) nr 406/2010 z dnia 26 kwietnia 2010 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 79/2009 w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych napędzanych wodorem (Dz. Urz. UE L 122 z 18. 05. 2010, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 158 z 10. 06. 2013, str. 74).”;

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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

2) w § 2:

a) pkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11) zbiorniki do magazynowania skroplonych oziębionych gazów – zbiorniki magazynowe na skroplony, oziębiony gaz przechowywany w temperaturze roboczej pomiędzy 0°C a -165°C;”;

b) po pkt 11 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 12 – 19 w brzmieniu:

„12) rurociąg technologiczny – zespół odpowiednio połączonych elementów służących do transportu materiałów płynnych w obrębie określonej instalacji

usytuowanej na obszarze kolejowym, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej;

- 13) rurociąg przesyłowy – zespół odpowiednio połączonych elementów, przeznaczonych do przesyłania materiałów płynnych do lub z instalacji, rozpoczynając od ostatniego elementu odcinającego w granicach instalacji łącznie z tym elementem, z wszystkimi przyłączonymi urządzeniami przeznaczonymi dla tego typu rurociągów, z wyjątkiem standardowych urządzeń ciśnieniowych usytuowanych w stacjach redukcji ciśnienia lub stacjach sprężania;
 - 14) badanie specjalne – badanie nieniszczące wytypowanych elementów urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych wraz z wyposażeniem obsługowym, konstrukcyjnym i osprzętem zabezpieczającym; z wyłączeniem urządzeń zamontowanych na przyczepach;
 - 15) ciśnienie próbne (PT) – wartość ciśnienia w barach, określoną przez producenta, wymaganą do przeprowadzenia próby ciśnieniowej;
 - 16) ciśnienie robocze (PW) – maksymalną wartość ciśnienia w normalnych warunkach pracy urządzenia;
 - 17) motogodzina (mth) – jednostka czasu pracy urządzenia;
 - 18) maksymalne ciśnienie robocze (MOP) – maksymalne ciśnienie, przy którym sieć gazowa może pracować w sposób ciągły przy braku zakłóceń w urządzeniach oraz przepływie gazu i par skroplonego oziębionego gazu;
 - 19) średnica nominalna (DN) – wartość nominalna średnicy wewnętrznej rurociągu podana w milimetrach.”;
- 3) w § 3 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 nowo wytworzonych zbiorników LPG, które są montowane w zakładach posiadających świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania

gazem, uzyskane na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 maja 2013 r. w sprawie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem (Dz. U. z 2014 r. poz. 1813) oraz posiadają protokół z badania i decyzję zezwalającą na eksploatację wydaną przez TDT w fazie wytwarzania.”;

- 6) w § 17 w ust. 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:
„6) badania specjalne urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych wraz z wyposażeniem obsługowym, konstrukcyjnym i osprzętem zabezpieczającym”;
- 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 lit. b – d, ciśnienie dopuszczalne zastępuje się ciśnieniem roboczym.”;
- 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. Dla 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 lit. a i b, które do badania zostały zdemonstrowane 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) po § 23 dodaje się § 23a w brzmieniu:

„1. Badanie specjalne urządzenia służącego do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanego na pojazdach drogowych przeprowadzane jest nie później niż 6 lat od wytworzenia urządzenia lub po przepracowaniu 2500 mth. Następne badanie specjalne przeprowadza się po upływie 6 lat lub przepracowaniu 2500 mth od dnia przeprowadzenia poprzedniego badania, nie później niż 12 lat od wytworzenia urządzenia.

2. Badania specjalne przeprowadzane są jako badania nieniszczące powierzchniowe. Metoda i zakres badania uzgadniane są z TDT.

3. Badanie specjalne urządzenia służącego do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanego na pojazdach drogowych przeprowadzane nie później niż 6 lat od wytworzenia urządzenia lub po przepracowaniu 2500 mth może być przeprowadzone jako badanie specjalne w zakresie ograniczonym.

4. Badanie specjalne w zakresie ograniczonym powinno obejmować:

- 1) połączenia spawane górnej części konstrukcji bazowej wieży wysięgnika;
- 2) połączenia spawane części obrotowej wieży wysięgnika.

5. W technicznie uzasadnionych przypadkach, zakres badania specjalnego w zakresie ograniczonym może zostać rozszerzony o niektóre lub wszystkie elementy wchodzące w skład badania specjalnego w zakresie pełnym.

6. Badanie specjalne urządzenia służącego do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu zamontowanego na pojazdach drogowych przeprowadzane nie później niż 12 lat od wytworzenia urządzenia lub po wystąpieniu dwóch cykli eksploatacyjnych dowolnej kombinacji wynoszących odpowiednio, po 6 lat lub po przepracowaniu 2500mth, przeprowadza się jako badanie w zakresie pełnym.

7. Badania specjalne w zakresie pełnym obejmują:

- 1) połączenia spawane konstrukcji bazowej wieży wysięgnika;
- 2) połączenia spawane wieży obrotowej wysięgnika, obszar łożyskowania sworznia, obszar mocowania siłownika;
- 3) połączenia spawane marek montażowych łączących ramę urządzenia służącego do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu z ramą nośną pojazdu oraz materiały marek montażowych w celu wykrycia pęknięć;

- 4) połączenia spawane ramion wysięgnika, obszary mocowania siłownika, obszary łożyskowania sworzni, obszary mocowań rurociągu;
- 5) połączenia spawane siłowników hydraulicznych, obszary ucha siłownika hydraulicznego;
- 6) połączenia spawane podpór, blachy pasa górnego i dolnego, obszary łożyskowania sworzni.

8. Każde następne badanie specjalne przeprowadzane w zastępstwie rewizji wewnętrznej przeprowadza się jako badanie specjalne w zakresie pełnym.

9. Badania specjalne mogą 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.”;

12) w § 28a:

a) w ust. 3 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„3. 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 i 5 w brzmieniu:

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

5. Obowiązek i odpowiedzialność za przeprowadzenie próby szczelności zbiornika i jego osprzętu oraz pozostałych elementów instalacji gazowej po ponownym zamontowaniu zbiornika LPG, CNG, LNG i wodoru do pojazdu spoczywa na zakładzie, w którym było przeprowadzone badanie okresowe lub doraźne zbiorników LPG, CNG, LNG i wodoru posiadającym świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem lub zakładzie montującym instalacje w imieniu zakładu posiadającego świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, do której jest wpisany zakład montujący.”;

13) po § 28a dodaje się § 28b i § 28c w brzmieniu:

„§ 28b. 1. Specjalistyczne urządzenia ciśnieniowe, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt. 1 lit. a, mogą być eksploatowane nie dłużej niż 40 lat od daty produkcji.

2. Specjalistyczne urządzenia ciśnieniowe, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 1 lit. a, zamontowane na pojazdach przeznaczonych do muzeum lub pojazdach utrzymywanych w eksploatacji ze względów historycznych mogą być eksploatowane dłużej niż 40 lat pod warunkiem, że:

- 1) zbiorniki zostaną zdemontowane w celu poddania ich badaniom okresowym lub doraźnym w zakresie rewizji wewnętrznej i zewnętrznej po 40 latach eksploatacji;
- 2) zbiorniki będą następnie demontowane co 10 lat w celu poddania ich badaniom okresowym w zakresie rewizji wewnętrznej oraz zewnętrznej.

§ 28c. Na wniosek eksploatującego, po uzgodnieniu z TDT, rodzaje, zakresy i terminy badań specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych, o których mowa w załączniku do rozporządzenia, mogą zostać zmienione na podstawie przedłożonego przez eksploatującego raportu analizy ryzyka związanego z potencjalnym występowaniem i prędkością degradacji materiałów podczas eksploatacji urządzeń technicznych wraz z Planem Inspekcji i Programem Badań Eksploatacyjnych.”;

14) dodaje się rozdział 6a w brzmieniu:

„Rozdział 6a

Badania techniczne rurociągów technologicznych i przesyłowych zlokalizowanych na obszarze kolejowym, portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej

§ 28d. 1. W toku eksploatacji rurociągów technologicznych i przesyłowych zlokalizowanych na obszarze kolejowym, portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej przeprowadzane są badania techniczne:

- 1) okresowe – dla urządzeń objętych dozorem pełnym;
- 2) doraźne:
 - a) eksploatacyjne,
 - b) kontrolne,
 - c) powypadkowe lub poawaryjne.

2. Badania okresowe i doraźne rurociągów technologicznych i przesyłowych są wykonywane jako:

- 1) próby ciśnieniowe;
- 2) rewizje zewnętrzne;

- 3) próby funkcjonowania wyposażenia;
- 4) rewizje główne;
- 5) badania specjalistyczne.

3. Przepisu ust. 2 pkt 4 nie stosuje się do rurociągów przesyłowych.

4. W zakresie badań okresowych i doraźnych rurociągów technologicznych i przesyłowych, o których mowa w § 28d ust. 2 pkt 1 i 3, stosuje się odpowiednio przepisy § 19 i § 23, z zastrzeżeniem wymagań określonych w rozdziale 6a.

§ 28e. 1. Rewizje zewnętrzne rurociągów technologicznych i przesyłowych wykonuje się:

- 1) w ruchu;
- 2) w postoju:
 - a) przed rozpoczęciem eksploatacji urządzenia lub przed jego rozruchem, przed wydaniem decyzji zezwalającej na eksploatację oraz po przeprowadzeniu prób ciśnieniowych,
 - b) podczas wyłączenia urządzenia z eksploatacji z zastosowaniem materiału roboczego.

2. Rewizja zewnętrzna rurociągów technologicznych i przesyłowych w ruchu obejmuje:

- 1) sprawdzenie dokumentacji eksploatacyjnej oraz księgi rewizyjnej urządzenia;
- 2) ocenę wizualną stanu technicznego urządzenia, w tym ocenę stanu podparć i zawieszek, kompensatorów przemieszczeń, oznakowania oraz powłok ochronnych i izolacyjnych, jeżeli występują;
- 3) ocenę stanu dostępnych elementów rurociągu, w szczególności osprzętu zabezpieczającego, armatury oraz wyposażenia eksploatacyjnego;
- 4) sprawdzenie zgodności parametrów roboczych, o ile to możliwe parametrów dopuszczalnych, z dokumentacją techniczną i protokołami z poprzednich badań;
- 5) ocenę warunków eksploatacji;
- 6) inne badania, jeżeli zostały określone w instrukcjach eksploatacji lub w uzgodnionych z TDT warunkach technicznych dozoru technicznego;
- 7) inne badania zalecone przez inspektora Transportowego Dozoru Technicznego, zwany dalej „inspektor TDT”, w przypadkach uzasadnionych stanem technicznym urządzenia.

3. Rewizja zewnętrzna rurociągów technologicznych i przesyłowych w postoju obejmuje:

- 1) sprawdzenie dokumentacji eksploatacyjnej oraz księgi rewizyjnej urządzenia;

- 2) ocenę wizualną stanu technicznego urządzenia oraz jego osprzętu zabezpieczającego;
- 3) ocenę odkształceń, kompensacji przemieszczeń, podparć i zawiesznień oraz powłok ochronnych i izolacyjnych;
- 4) sprawdzenie działania osprzętu zabezpieczającego;
- 5) sprawdzenie szczelności rurociągu;
- 6) stwierdzenie czy urządzenie może zostać napełnione materiałem roboczym w przypadku rozpoczęcia eksploatacji i czy może być dalej eksploatowane.

4. Kontrolę urządzeń bezpieczeństwa przeprowadza eksploatujący w zakresie i w terminach określonych przez wytwarzającego te urządzenia, nie rzadziej niż co 12 miesięcy dla rurociągów na skroplony oziębiony gaz i nie rzadziej niż co 24 miesiące dla pozostałych rurociągów. Kontrolę działania urządzeń bezpieczeństwa przeprowadza eksploatujący w obecności inspektora TDT, nie rzadziej niż co 6 lat.

§ 28f. 1. Rewizja główna rurociągów technologicznych obejmuje:

- 1) sprawdzenie dokumentacji eksploatacyjnej oraz księgi rewizyjnej urządzenia;
- 2) przeprowadzenie badań określonych dla rewizji zewnętrznej w postoju;
- 3) oględzin, wrywkowo odsłoniętych, po zdjęciu powłok izolacyjnych, powierzchni zewnętrznych ścianek urządzenia, w szczególności złączy spajanych oraz odcinków kontrolnych, jeżeli jest to możliwe;
- 4) przeprowadzenie oceny wyników pomiarów grubości ścianek rurociągu w miejscach wyznaczonych przez inspektora TDT;
- 5) ocenę wyników przemieszczeń lub geodezyjnych pomiarów geometrii rurociągów, przeprowadzanych przez eksploatującego zgodnie z wymaganiami dokumentacji technicznej, instrukcji eksploatacji, uzgodnionymi warunkami technicznymi dozoru technicznego lub zaleceniami inspektora TDT w przypadkach uzasadnionych stanem technicznym rurociągu;
- 6) inne badania zalecone przez inspektora TDT, w przypadkach uzasadnionych stanem technicznym rurociągu i możliwymi zagrożeniami występującymi w toku eksploatacji.

2. W technicznie uzasadnionych przypadkach, po uzgodnieniu z TDT, badanie może być uzupełnione albo zastąpione inną próbą lub badaniem gwarantującym zapewnienie równoważnego poziomu bezpieczeństwa wskazanego w analizie ryzyka.

§ 28g. Badania specjalistyczne obejmują:

- 1) badania termowizyjne;

- 2) badania wykonywane radiografią cyfrową lub inne badania wykonywane zaawansowaną techniką badań nieniszczących.

§ 28h.1. Badanie termowizyjne może potwierdzić szczelność rurociągu przesyłowego i technologicznego oraz skuteczność ich izolacji zimnochronnej.

2. Badanie termowizyjne obejmuje:

- 1) badanie wszystkich złączy preizolowanych w miejscach złączy obwodowych rurociągów;
- 2) badanie 10% wskazanych przez inspektora TDT preizolacji rurociągów.

3. Wyniki badania uznaje się za pozytywne, jeżeli badania potwierdziły skuteczność i jednolitość izolacji zimnochronnej rurociągu.

4. Badania termowizyjne przeprowadza Laboratorium Transportowego Dozoru Technicznego z siedzibą w Krakowie.

§ 28i. 1. Badanie radiografią cyfrową lub inne badanie zaawansowaną techniką badań nieniszczących może potwierdzić brak ubytków korozyjnych rurociągu przesyłowego i technologicznego. Badanie należy wykonać zgodnie z opracowaną przez użytkownika procedurą badawczą, którą podlega akceptacji TDT.

2. Badania, o których mowa w ust. 1, obejmują miejsca najbardziej narażone na możliwość wystąpienia ubytków grubości ścianki spowodowanych korozją lub innymi czynnikami. Miejsca przeprowadzenia badania są typowane przez użytkownika i podlegają zatwierdzeniu przez TDT.

3. Kryteria akceptacji podaje użytkownik w procedurze badania.

4. Badania, o których mowa w ust. 1, przeprowadza Laboratorium Transportowego Dozoru Technicznego z siedzibą w Krakowie.

§ 28j. W technicznie uzasadnionych przypadkach, po uzgodnieniu z TDT, badania specjalistyczne, o których mowa w § 28g, mogą być uzupełnione lub zastąpione inną próbą lub badaniem przy zapewnieniu równoważnego poziomu bezpieczeństwa wskazanego w analizie ryzyka.”;

- 15) załącznik do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

Za zgodność pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym
Marcin Przychodzki
Dyrektor Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury
/-podpisano elektronicznie/

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
z dnia 2019 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 rozporządzenia.	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 rozporządzenia.	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

	rozporządzenia.						
4	Zbiorniki w agregatach proszkowych zamontowanych na stałe w gaśniczych pojazdach drogowych, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 1 lit. b rozporządzenia.	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 rozporządzenia.	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 rozporządzenia.	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 rozporządzenia.	uproszczony	–	–	–	–	–

8	Cysterny napełniane podciśnieniowo i opróżniane ciśnieniem wyższym niż 0,5 bara, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 2 lit. a rozporządzenia.		pełny	co 6 lat	co 6 lat	co 2 lata	co 2 lata	co 2 lata
9	Cysterny opróżniane lub napełniane ciśnieniem wyższym niż 0,5 bara, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 2 lit. b rozporządzenia.	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
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 rozporządzenia.	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 rozporządzenia.		pełny	co 6 lat	co 6 lat	co 2 lata	co 2 lata	co 2 lata
12	Hydroakumulatory zamontowane na stałe w		pełny	co 6 lat	co 6 lat	co 1 rok	co 1 rok	co 1 rok

	układach hamulcowych, napinających i sterujących kolei linowych, wyciągów narciarskich						
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	-
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 4 lata	co 4 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 rozporządzenia.	pełny	co 6 lat	co 6 lat	co 1 rok	co 1 rok	-
19	Kotły parowozowe	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	pełny	co 6 lat	co 3 lata	co 1 rok (wraz z pomiarem grubości elementów przesyłowych)	co 1 rok	co 1 rok
21	Zbiorniki do magazynowania skroplonych	pełny	w okresach remontowych zgodnie		co 1 rok	-----	-----

* Bez prowadzenia ewidencji

	oziębionych gazów		z dokumentacją techniczną i warunkami, o których mowa w § 1 ust. 4			
--	-------------------	--	--	--	--	--

Tabela 2

Rurociągi technologiczne						
Lp.	Płyn w rurociągu	Parametry rurociągu PD i DN	Forma dozoru technicznego	Okres między kolejnymi terminami okresowych badań technicznych w latach		
				rewizja zewnętrzna	rewizja główna	próba ciśnieniowa / radiografia cyfrowa
1	Skroplony oziębiony gaz	---	pełny	co 2 lata (w ruchu lub postoju)	w okresach remontowych instalacji, jednak nie rzadziej, niż co 10 lat*	w okresach remontowych instalacji, jednak nie rzadziej, niż co 10 lat*
2	Gaz i pary skroplonego oziębionego gazu	PD > 0,5 bar i DN > 100 lub PD x DN > 1000 bar	pełny	co 2 lata (w ruchu lub postoju)	w okresach remontowych instalacji, jednak nie rzadziej, niż co 10 lat*	w okresach remontowych instalacji, jednak nie rzadziej, niż co 10 lat*
3	Gaz i pary skroplonego oziębionego gazu	PD > 0,5 bar i $25 < DN \leq 100$ lub PD x DN ≤ 1000 bar	ograniczony	Badanie doraźne kontrolne w odstępach nie dłuższych niż 2 lata (rewizja zewnętrzna w ruchu lub postoju)		

* UWAGA: W technicznie uzasadnionych przypadkach, po uzgodnieniu z TDT, badanie może być uzupełnione lub zastąpione inną próbą lub badaniem przy zapewnieniu równoważnego poziomu bezpieczeństwa wskazanego w analizie ryzyka.

4	Pozostałe	---	uproszczony	---	---	---
Rurociągi przesyłowe						
Lp.	Płyn w rurociągu	Parametry rurociągu PD i DN	Forma dozoru technicznego	Okres między kolejnymi terminami okresowych badań technicznych w latach		
				rewizja zewnętrzna w ruchu z badaniem warunków eksploatacji	Badania specjalistyczne, o których mowa w § 28g	
1	Skroplony oziębiony gaz	---	pełny	co 1 rok	co 6 lat*	
2	Gaz i pary skroplonego oziębionego gazu	MOP > 1,6 MPa i DN ≥ 200	ograniczony	Badanie doraźne kontrolne w odstępach nie dłuższych niż 2 lata	---	
3	Pozostałe	---	uproszczony	---	---	

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 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2019 r. poz. 667).

W obowiązującym stanie prawnym, pojawiające się nowe urządzenia techniczne, m. in.:

- 1) zbiorniki do magazynowania skroplonych oziębionych gazów znajdujące się na obszarze kolejowym, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej,
- 2) rurociągi technologiczne i przesyłowe znajdujące się na obszarze kolejowym, portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, służące do transportu skroplonych oziębionych gazów,

nie posiadają określonych warunków technicznych w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji.

Ponadto, istniejące, jak również coraz częściej spotykane na rynku polskim, nowoczesne zbiorniki CNG, LNG i wodoru, służące do zasilania silników pojazdów samochodowych oraz urządzenia służące do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu zamontowane na pojazdach drogowych, 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 projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych, o których mowa powyżej.

Projekt rozporządzenia określa sposób eksploatacji poszczególnych specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych, nowe metody badawcze, tj. badania specjalne urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych, a także badania techniczne rurociągów technologicznych i przesyłowych zlokalizowanych na obszarze kolejowym, portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, w tym m. in. rewizje główne w odniesieniu do rurociągów technologicznych oraz badania specjalistyczne.

Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze 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 nowe metody badawcze 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 2019 r. poz. 1124) 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.

Projekt rozporządzenia doprecyzowuje w katalogu specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych nazwy trzech urządzeń: kotła parowozowego, urządzenia służącego do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanego na pojazdach drogowych oraz zmienia nazwę zbiorników magazynowych LNG znajdujących się na obszarze kolejowym, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, na zbiorniki do magazynowania skroplonych oziębionych gazów w związku ze zmianą definicji zawartej w § 2 pkt 11 zmienianego rozporządzenia. Projektowane zmiany nie mają wpływu na zakres przeprowadzanych badań technicznych kotłów parowozowych, urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych, jednakże ich celem jest ujednoczenie 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 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.

Ponadto, projekt rozporządzenia do katalogu specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych wprowadza rurociągi technologiczne i przesyłowe znajdujące się na obszarze kolejowym, portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, służące do transportu materiałów płynnych. Wprowadzenie dwóch rodzajów rurociągów przyczyni się do budowy rynku LNG w Polsce oraz kreowania nowych usług w obszarze gazu skroplonego.

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 uchyleniem dwóch rozporządzeń: rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń ciśnieniowych i zespołów urządzeń ciśnieniowych (Dz. U. poz. 2200) i rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 23 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla prostych zbiorników ciśnieniowych (Dz. U. poz. 2171).

Ponadto, w § 1 ust. 3 obowiązującego rozporządzenia dodano w pkt 5 i 6 dwa akty prawne: 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) i rozporządzenie Komisji (UE) nr 406/2010 z dnia 26 kwietnia 2010 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 79/2009 w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych napędzanych wodorem (Dz. Urz. UE L 122 z 18.05.2010, s. 1 oraz Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013 r., str. 74), zwane dalej: rozporządzenie Komisji (UE) nr 406/2010 z dnia 26 kwietnia 2010 r.

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. Mając na względzie, że stanowi on załącznik do umowy międzynarodowej, której Polska jest sygnatariuszem, powinien być stosowany odpowiednio.

W związku z wprowadzeniem nowych specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych zostało zmienione brzmienie § 1 ust. 4 obowiązującego rozporządzenia, które wskazuje, że Dyktor Transportowego Dozoru Technicznego określa warunki techniczne dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, naprawy, modernizacji i eksploatacji niżej wymienionych urządzeń zgodnie z art. 8 ust. 6 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym. Wykonywanie dozoru technicznego należy do zakresu działania Transportowego Dozoru Technicznego określonego w art. 44 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym. Niezbędne jest wykonywanie badań technicznych zbiorników do magazynowania skroplonych i oziębionych gazów oraz rurociągów technologicznych i przesyłowych znajdujących się na obszarze kolejowym, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej przez Transportowy Dozór Techniczny, który posiada ugruntowaną wiedzę popartą praktyką w zakresie budowy tych urządzeń. Wieloletnie doświadczenie i kompetencje inspektorów TDT pozwalają wykryć nieprawidłowości takie jak niezgodności wykonania urządzenia z dokumentacją techniczną, wadliwego oznakowania czy też wynikające z eksploatacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych stwarzających zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego.

Niniejszy projekt rozporządzenia zastępuje definicję zbiorników magazynowych LNG zawartą w § 1 pkt 4 obowiązującego rozporządzenia, zbiornikami do magazynowania skroplonych oziębionych gazów wskazując, że są to zbiorniki magazynowe na skroplony, oziębiony gaz przechowywany w temperaturze roboczej pomiędzy 0°C a -165°C. Do § 2 rozporządzenia zostały dodane w pkt 12-19 następujące definicje legalne: rurociąg technologiczny,

przesyłowy, badanie specjalne, ciśnienie próbne (PT), ciśnienie robocze (PW), motogodzina (mth), maksymalne ciśnienie robocze (MOP) oraz średnica nominalna (DN).

Zgodnie z § 1 pkt 3 projektu rozporządzenia, eksploatujący zgłaszający do TDT zbiorniki zamontowane w instalacjach zasilania pojazdów i statków żeglugi śródlądowej w celu uzyskania decyzji zezwalającej na eksploatację, będzie składał mniejszą ilość dokumentów niż w przypadku pozostałych specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych. W tym przypadku, oprócz zgłoszenia, eksploatujący powinien złożyć dwa egzemplarze dokumentacji 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. W Polsce podstawą prawną jest rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 maja 2013 r. w sprawie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem (Dz. U. z 2014 poz. 1813), natomiast 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 świadectwa homologacji sposobu montażu, wystawionego przez montującego zbiornik lub na podstawie zapisu w świadectwie homologacji typu pojazdu wystawionym przez producenta pojazdu. Świadectwo homologacji stanowi potwierdzenie dokonania montażu instalacji zasilającej pojazd w gaz, w tym zbiornika, w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami i zgodnie z posiadaną homologacją. Stąd też późniejsze kontrole instalacji i prawidłowego zamontowania zbiornika, może przeprowadzić w sposób prawidłowy podmiot, który posiada właściwe świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji, bądź producent pojazdu, w którym zamontowano fabrycznie instalację i zbiornik. Instalator 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 posiadających właściwe świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem. Zakład taki

zobowiązany jest 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 i decyzja wydana przez TDT na podstawie przeprowadzonego badania odbiorczego u producenta.

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 (niedopuszczalne 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, 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 4 i 5 są określone w przepisach dotyczących ich wytwarzania oraz w świadectwie homologacji i są niezmiennie, 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 nowo wytworzonych zbiorników montowanych w zakładach posiadających świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, uzyskane na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 maja 2013 r. w sprawie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem 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 z badania i decyzję zezwalającą na eksploatację wydaną przez TDT w fazie wytwarzania.

Należy mieć na uwadze, że wyposażenie pojazdu oraz instalacja przystosowująca ten pojazd do zasilania gazem powinny być objęte stosownymi dokumentami potwierdzającymi zgodność zastosowanych rozwiązań technicznych z obowiązującymi przepisami prawnymi. Zgodnie z art. 70d ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.) producent nowego typu przedmiotu wyposażenia lub części jest obowiązany uzyskać dla każdego nowego typu przedmiotu wyposażenia lub części odpowiednie świadectwo homologacji typu WE.

Zasady przeprowadzania próby ciśnieniowej określa § 19 ust. 5 rozporządzenia. Zgodnie z § 1 pkt 7 projektu podczas przeprowadzania próby ciśnieniowej zbiorników CNG, LNG i wodoru ciśnienie dopuszczalne zastępuje się ciśnieniem roboczym. 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) oraz w odniesieniu do zbiorników wodoru w załączniku IV Wymagania w zakresie części i instalacji wodorowych przeznaczonych do stosowania z wodorem sprężonym (gazowym) oraz ich montażu w pojazdach napędzanych wodorem w części 2 Wymagania w zakresie zbiorników wodoru przeznaczonych do stosowania z wodorem sprężonym (gazowym) w pkt 3.8 rozporządzenia Komisji (UE) nr 406/2010 z dnia 26 kwietnia 2010 r., 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. W stosunku do pozostałych specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych rewizja zewnętrzna będzie polegała na ocenie wizualnej stanu zewnętrznej powierzchni, stanu zabezpieczeń antykorozyjnych, oznaczeń i opisów.

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 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. Zakład powinien posiadać świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, wydane na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 10 maja 2013 r. w sprawie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem. Wyciąg ze świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem 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 § 28a ust. 4 i 5 zmienianego rozporządzenia. 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. 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 instalacjach zasilania pojazdów. Pierwszy sposób dotyczy wykonania pneumatycznej próby szczelności na zdemontowanym z pojazdu zbiorniku LPG i CNG 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 zdemontowanym 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.

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 przepisów, 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.

W § 1 pkt 11 projektu rozporządzenia został dodany nowy rodzaj badania okresowego i doraźnego specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych, tj. badanie specjalne urządzenia służącego do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanego na pojazdach drogowych. Powyższa zmiana została wprowadzona z uwagi na występujące w toku eksploatacji awarie i wypadki z udziałem urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, których przyczyną były pęknięcia konstrukcji nośnej. Większość z urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu jest intensywnie eksploatowana praktycznie przez cały rok. Z ewidencji urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych będących pod dozorem

technicznym TDT wynika, że większość z ww. urządzeń technicznych eksploatowanych na terenie Polski to urządzenia wyeksploatowane, które zostały sprowadzone do Polski z państw Europy Zachodniej. W celu umożliwienia wykrycia w toku eksploatacji uszkodzeń lub pęknięć elementów nośnych ww. urządzeń, niezbędnym i koniecznym jest przeprowadzanie badań potwierdzających stan techniczny tych urządzeń. Wprowadzone przepisy określają rodzaj i sposób przeprowadzania badań specjalnych urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, które są objęte dozorem pełnym.

Badania specjalne będą wykonywane jako nieniszczące badania powierzchniowe elementów nośnych urządzenia. Badanie specjalne urządzenia służącego do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanego na pojazdach drogowych będzie przeprowadzane nie później niż 6 lat od wytworzenia urządzenia lub po przepracowaniu 2500 mth. Następne badanie specjalne będzie przeprowadzane po upływie 6 lat lub przepracowaniu 2500 mth od dnia przeprowadzenia poprzedniego badania, jednak nie później niż 12 lat od wytworzenia urządzenia. Okres 6 lat jest tożsamy z terminem przeprowadzania rewizji wewnętrznej urządzenia służącego do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu. Projektodawca uznał, że przepracowanie 2500 mth odpowiada funkcjonowaniu urządzenia przez 6 lat. Metoda i zakres badania uzgadniane są z TDT. Badania specjalne będą przeprowadzane jako badania w zakresie ograniczonym i w zakresie pełnym. Wpływ na zakres badania ma m. in. ilość cykli eksploatacyjnych urządzenia.

Jak wskazuje § 1 pkt 12 projektu 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 zostały wymontowane z pojazdu, a następnie po przeprowadzonym badaniu ponownie zamontowane, podlegają one wraz z całą instalacją próbie szczelności potwierdzającej prawidłowość zamontowania. Wówczas odpowiedzialność za przeprowadzenie próby szczelności zbiornika i jego osprzętu ponosi zakład, w którym było przeprowadzone badanie okresowe lub doraźne zbiorników LPG, CNG, LNG i wodoru posiadający świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem lub zakład montujący instalację w imieniu zakładu posiadającego świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, do której jest wpisany zakład montujący. 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 posiadającym świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.

Zmiany wprowadzone w § 1 pkt 13 projektowanego rozporządzenia dotyczą czasu eksploatacji zbiorników ciśnieniowych, o iloczynie nadciśnienia (PS) i pojemności (V) większym niż 50 bar x dm³ i nadciśnieniu (PS) wyższym niż 0,5 bara zamontowanych w układzie hamulcowym pojazdu kolejowego, metra i tramwaju lub w układzie sterującym elementami za- i wyładowniczymi pojazdu kolejowego i metra lub w urządzeniu przeciwpożarowym pojazdu kolejowego, metra i tramwaju lub w innych układach tych pojazdów. Zbiorniki ciśnieniowe, o których mowa powyżej, będą mogły być eksploatowane

nie dłużej niż 40 lat od daty produkcji. Jednakże, po zdemontowaniu i wykonaniu okresowych badań w zakresie rewizji wewnętrznej i zewnętrznej zbiorniki zamontowane w pojazdach przeznaczonych do muzeum lub pojazdach utrzymywanych w eksploatacji ze względów historycznych, będą mogły być dopuszczone do dalszej eksploatacji, czyli po 40 latach eksploatacji. Następnie zbiorniki ciśnieniowe powinny być demontowane co 10 lat w celu poddania ich wyżej wymienionym badaniom. Powyższe zmiany umożliwią dopuszczenie do dalszej eksploatacji ww. zbiorników ciśnieniowych zamontowanych w pojazdach przeznaczonych do muzeum lub pojazdach utrzymywanych w eksploatacji ze względów historycznych.

Zaproponowany § 28c zakłada, że na wniosek eksploatującego, po uzgodnieniu z TDT, rodzaje, zakresy i terminy badań specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych, o których mowa w załączniku do projektowanego rozporządzenia, mogą zostać zmienione. Takiej zmiany można dokonać na podstawie przedłożonego przez eksploatującego raportu analizy ryzyka związanego z potencjalnym występowaniem i prędkością degradacji materiałów podczas eksploatacji urządzeń technicznych wraz z Planem Inspekcji i Programem Badań Eksploatacyjnych. Ryzyko jest zdefiniowane jako iloczyn prawdopodobieństwa zajścia zdarzenia spowodowanego degradacją materiału, polegającego na rozszczelnieniu powłoki ciśnieniowej i konsekwencji, jakie ono powoduje. Takie rozwiązanie pozwala na zaplanowanie rodzajów, zakresów i terminów inspekcji na podstawie wyników analizy ryzyka związanego z potencjalnym występowaniem i prędkością degradacji materiałów podczas eksploatacji urządzeń.

W związku z wprowadzeniem nowych specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych, tj. rurociągi technologiczne i rurociągi przesyłowe, projektodawca dodał Rozdział 6a do rozporządzenia pt.: „Badania techniczne rurociągów technologicznych i przesyłowych zlokalizowanych na obszarze kolejowym, portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej”. Za pomocą rurociągów technologicznych i przesyłowych będzie można odbierać m. in. skroplony gaz ziemny drogą morską.

Zgodnie z projektowanym § 28d rozporządzenia w toku eksploatacji rurociągów technologicznych i przesyłowych zlokalizowanych na obszarze kolejowym, portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej przeprowadzane są badania techniczne okresowe – dla urządzeń objętych dozorem pełnym oraz doraźne. Badania doraźne dzielą się, tak jak w przypadku pozostałych specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych, na: eksploatacyjne, kontrolne, powypadkowe lub poawaryjne. Badania okresowe i doraźne rurociągów technologicznych i przesyłowych wykonywane są jako: próby ciśnieniowe, rewizje zewnętrzne, próby funkcjonowania wyposażenia, rewizje główne i badania specjalistyczne. Jednakże rewizja główna nie będzie przeprowadzana w odniesieniu do rurociągów przesyłowych. Przepisy dotyczące przeprowadzania badań tj. próba ciśnieniowa i próba funkcjonowania wyposażenia będą miały zastosowanie odpowiednio także do wykonywania badań rurociągów technologicznych i przesyłowych.

Zgodnie z projektem rozporządzenia rewizja zewnętrzna rurociągów technologicznych i przesyłowych może być wykonywana zarówno w ruchu jak i w postoju. Przepis dokładnie wskazuje, kiedy wykonuje się rewizję zewnętrzną w postoju, a mianowicie: przed

rozpoczęciem eksploatacji urządzenia lub przed jego rozruchem, przed wydaniem decyzji zezwalającej na eksploatację oraz po przeprowadzeniu prób ciśnieniowych. Rewizja zewnętrzna w postoju będzie wykonywana również podczas wyłączenia urządzenia z eksploatacji z zastosowaniem materiału roboczego. Dla przykładu badanie warunków eksploatacji np. rejestracja wzrostu ciśnień musi odbywać się w ramach rewizji zewnętrznej w ruchu, a natomiast sprawdzenie działania osprzętu zabezpieczającego jest sprawdzane na innym stanowisku, dlatego stanowi jeden z elementów rewizji zewnętrznej w postoju. Głównym celem rewizji zewnętrznej rurociągu zarówno w ruchu jak w postoju jest sprawdzenie czy podczas użytkowania rurociągu transportowany materiał nie wydostaje się na zewnątrz rurociągu oraz czy rurociąg może być dalej eksploatowany.

Projekt rozporządzenia w dodanym § 28f szczegółowo określa zakres rewizji głównej rurociągów technologicznych.

Natomiast, w zaproponowanym § 28g określono badania specjalistyczne rurociągów technologicznych i przesyłowych, które obejmują: badania termowizyjne i badania wykonywane radiografią cyfrową lub inne badania wykonywane zaawansowaną techniką badań nieniszczących. Kolejne przepisy określają m. in. jaki jest cel tych badań, ich zakres, podmiot odpowiedzialny za przeprowadzenie badań.

W § 1 pkt 15 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 2014 r. poz. 1465). 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 (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.

Zgodnie z pkt 11.1. części 1 Wymagania w zakresie montażu części i instalacji wodorowych przeznaczonych do stosowania z wodorem ciekłym w pojazdach napędzanych wodorem rozporządzenia Komisji (UE) nr 406/2010 z dnia 26 kwietnia 2010 r. „każda instalacja wodorowa podlega obowiązkowemu przeglądowi diagnostycznemu, który przeprowadza się co najmniej co 48 miesięcy od dnia rozpoczęcia eksploatacji oraz każdorazowo w przypadku ponownego montażu”.

W tabeli 2 załącznika do projektowanego rozporządzenia, umieszczono formy dozoru i terminy badań rurociągów technologicznych i przesyłowych. Tabela określa następujące wartości: płyn w rurociągu, parametry rurociągów – ciśnienie dopuszczalne i średnica nominalna, formy dozoru technicznego, okresy między kolejnymi terminami okresowych badań technicznych z podziałem na rewizję wewnętrzną, rewizję główną i próbę ciśnieniową lub radiografię cyfrową w odniesieniu do rurociągów technologicznych a z podziałem na rewizję zewnętrzną w ruchu z badaniem warunków eksploatacji i badania specjalistyczne, o których mowa w § 28g projektowanego rozporządzenia.

Zgodnie z § 2 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie po upływie 14 dni od dnia jego 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).

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

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie miało wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców. Zgodnie z art. 14 ustawy z 21 grudnia 2000 r. o dozorcze 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 Transportowego Dozoru Technicznego wraz z dwoma egzemplarzami dokumentacji, 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 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym, oraz:

- 1) sprawdza kompletność i prawidłowość przedłożonej dokumentacji;
- 2) dokonuje badania urządzenia poprzez 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 z 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 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 2015 r. poz. 776, 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 przedmiotowym rozporządzeniu. 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 zbiorników do badań technicznych wykonuje około 19 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.

Zgodnie z § 27 ust. 4 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 rozporządzenia nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie 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.

<p>Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Rafał Weber, Sekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Anna Szwarczewska, specjalista w Departamencie Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, e-mail: Anna.Szwarczewska@mi.gov.pl, tel. (22) 630 17 35.</p>	<p>Data sporządzenia 03.10.2019</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe Art. 54 ust. 2 ustawy z 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2019 r. poz. 667).</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury: 288</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba wydania rozporządzenia wynika z trwającego postępu technologicznego oraz rozwoju nowych specjalistycznych urządzeń technicznych (ciśnieniowych) wykorzystywanych do magazynowania lub transportu materiałów niebezpiecznych na duże odległości.

W obowiązującym stanie prawnym, pojawiające się nowe urządzenia techniczne, m. in.:

- 1) zbiorniki do magazynowania skroplonych oziębionych gazów znajdujące się na obszarze kolejowym, na terenie portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej,
- 2) rurociągi technologiczne i przesyłowe znajdujące się na obszarze kolejowym, portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, służące do transportu skroplonych oziębionych gazów,

nie posiadają określonych warunków technicznych w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji.

Ponadto, mając na względzie przepisy ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) 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 poziomu bezpieczeństwa ich eksploatacji.

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

Projekt rozporządzenia wprowadza nowe specjalistyczne urządzenia ciśnieniowe takie jak rurociągi technologiczne i przesyłowe znajdujące się na obszarze kolejowym, portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej, służące do transportu materiałów płynnych.

Projekt rozporządzenia określa sposób eksploatacji poszczególnych specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych, nowe metody badawcze, tj. rewizje główne w odniesieniu do rurociągów technologicznych, badania specjalne urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych, a także badania techniczne rurociągów technologicznych i przesyłowych zlokalizowanych na obszarze kolejowym, portów i przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej.

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, natomiast wprowadzenie obowiązku przestrzegania terminów ww. badań według zaleceń producenta zbiorników wpłynie korzystnie na ekonomikę stosowania paliw alternatywnych do zasilania pojazdów samochodowych, co w konsekwencji pozwoli na szybszy rozwój rynku paliw alternatywnych w Polsce. Opracowane nowe metody badawcze 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 ww. urządzeń technicznych.

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 specjalistycznymi urządzeniami ciśnieniowymi. Doświadczenia międzynarodowe związane z wypadkami spowodowanymi specjalistycznymi urządzeniami ciśnieniowymi, np. wypadki związane z eksploatacją zbiorników CNG, np. eksplozja zbiornika CNG podczas tankowania, czy wady fabryczne urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych, wskazują na konieczność cyklicznie wykonywanych badań technicznych tych urządzeń oraz wprowadzenia badań specjalistycznych, które po przekroczeniu określonej liczby cykli eksploatacyjnych pozwolą na skuteczną ocenę stanu technicznego urządzenia ciśnieniowego i wykrycie ewentualnych uszkodzeń mogących doprowadzić do zagrożenia życia i zdrowia ludzkiego. Z posiadanych informacji wynika, że w krajach Europy Zachodniej wykonywanie badań okresowych specjalistycznych 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	<i>ustawa z 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym</i>	Bezpośrednie - przejęcie nowych obowiązków związanych z wykonywaniem badań technicznych rurociągów technologicznych i przesyłowych oraz z przeprowadzaniem badań specjalnych urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych.
Przedsiębiorcy i inne podmioty przygotowujące specjalistyczne urządzenia ciśnieniowe do badań	54	Dane udostępnione przez TDT – na podstawie rejestru podmiotów upoważnionych do przygotowywania urządzeń technicznych do badań	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 i CNG po montażu zbiornika
Użytkownicy specjalistycznych urządzeń technicznych: zbiorników CNG, LNG i wodoru	4023	Dane udostępnione przez TDT – na podstawie rejestru urządzeń technicznych	Bezpośrednie poprzez zmniejszenie kosztów eksploatacji zbiorników CNG, LNG i wodoru w zakresie wykonywanych badań technicznych – rewizja wewnętrzna i próba ciśnieniowa będzie wykonywana zgodnie z zaleceniami producenta zbiorników.
Użytkownicy rurociągów technologicznych i przesyłowych	Polskie LNG S.A.	Dane udostępnione przez TDT – na podstawie rejestru urządzeń technicznych	Bezpośrednie poprzez konieczność przedstawiania rurociągów technologicznych i przesyłowych do badań technicznych.

Użytkownicy urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych	1144	Dane udostępnione przez TDT – na podstawie rejestru urządzeń technicznych	Bezpośrednie poprzez przedstawianie urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu do badań specjalnych
Użytkownicy zbiorników ciśnieniowych, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 1 lit. a rozporządzenia, zamontowanych na pojazdach przeznaczonych do muzeum lub pojazdach utrzymywanych w eksploatacji ze względów historycznych	Brak danych	Brak danych	Bezpośrednie – poprzez możliwość dalszego użytkowania zbiorników ciśnieniowych, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt. 1 lit a rozporządzenia, dłużej niż 40 lat od daty produkcji.

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.
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów.
8. Transportowy Dozór Techniczny.
9. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Oddział Kłudzienko.
10. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji.
11. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.
12. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.
13. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego.
14. Związek Pracodawców Motoryzacji.
15. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP), Warszawa.
16. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych.
17. Związek Dealerów Samochodów.
18. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego.
19. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM).
20. Stowarzyszenie Doradców do spraw Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA.
21. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR.
22. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa.
23. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL.
24. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny.
25. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM).
26. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych.
27. Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR).
28. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej.
29. Transport i Logistyka Polska.
30. Uniwersytet Warmińsko – Mazurski w Olsztynie, Wydział Nauk Technicznych.
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. Federacja Przedsiębiorców Polskich.
37. Instytut Rozwoju Miast i Regionów.
38. Związek Powiatów Polskich.
39. Urząd Transportu Kolejowego.
40. PKP Polskie Linie Kolejowe SA.
41. PKP CARGO SA.
42. Stowarzyszenie Doradców ds. Bezpieczeństwa Przewozu Towarów Niebezpiecznych Koleją.
43. Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych.
44. Urząd Dozoru Technicznego.

45. Instytut Mechanizacji Budownictwa i Górnictwa Skalnego.
46. Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „Solidarność 80”.
47. NSZZ Solidarność.
48. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.
49. Forum Związków Zawodowych.
50. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców.
51. Business Centre Club.
52. Związek Rzemiosła Polskiego.
53. Konfederacja Lewiatan.
54. Pracodawcy RP.
55. Rada Dialogu Społecznego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ...2019... 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	1,010	0,468	0,419	-0,42	-	-	1, 079	0, 168	0, 452	-0, 189	- 0, 202	2,681
budżet państwa	0,002	0,108	0,097	0,00	0,00	0,00	0,249	0,039	0,00	0,00	0,00	0,495
JST	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TDT	1,008	0,36	0,322	-0,42	-	-	0,83	0,129	0,452	-	-	2,186
Wydatki ogółem	1,002	0,108	0,097	0,000	0,000	0,000	0,249	0,039	1,00	0,00	0,00	2,495
budżet państwa	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
JST	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TDT	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	2,00
30% zweryfikowanego zysku przekazanego przez TDT do budżetu państwa	0,002	0,108	0,097	0,00	0,00	0,00	0,249	0,039	0,00	0,00	0,00	0,495
Saldo ogółem	0,008	0,360	0,322	-0,42	-	-	0,830	0,129	-	-	-	0,186
budżet państwa	0,002	0,108	0,097	0,00	0,00	0,00	0,249	0,039	0,00	0,00	0,00	0,495
JST	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TDT	0,006	0,252	0,225	-	-	-	0,581	0,090	-	-	-	-0,309
				0,420	0,073	0,031			0,548	0,189	0,202	

Należy wskazać, że dla powyższych wyliczeń zostało przyjęte, iż rozporządzenie wejdzie w życie w 2019 r., natomiast dla ułatwienia kwestii szacunkowych rok 2019 przyjęto za pełen rok funkcjonowania nowych przepisów.

Tabela wykazująca wpływ zmiany na sektor finansów publicznych uwzględnia nowe opłaty/zmiany względem obecnie pobieranych opłat.

Przedmiotowy projekt wprowadza dwa nowe rodzaje badań, za które pobierane będą odrębne opłaty:

- 1) badania specjalistyczne rurociągów przesyłowych (termowizyjne lub radiografią cyfrową) – cena badania uzależniona jest od długości trwania badania, przy czym za podstawę wyliczeń przyjmuje się koszty związane z godziną pracy Laboratorium TDT – 350 zł/h;
- 2) badania radiografią cyfrową rurociągów technologicznych – cena badania uzależniona jest od ilości ekspozycji podlegających badaniu w danym rurociągu, przy czym cena badania jednej ekspozycji ustalona została na poziomie 100 zł;
- 3) badanie urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych – badanie specjalne w zakresie pełnym – opłata za nie została ustalona na poziomie 7 000 zł;
- 4) badanie urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych – badanie specjalne w zakresie ograniczonym – opłata za nie została ustalona na poziomie 2 000 zł.

Wyjaśnić również należy, że w obszarze badań specjalistycznych rurociągów przesyłowych wyróżnia się rurociągi przesyłowe podlegające pełnemu dozorowi, które badane są co sześć lat. Łączna populacja ww. rurociągów wynosi 15 rurociągów, w czym dozorowi pełnemu podlega 9 rurociągów przesyłowych.

Natomiast rurociągi technologiczne podlegają specjalistycznym badaniom nie rzadziej niż co 10 lat. Zgodnie z przyjętymi założeniami ich liczba podlegająca badaniu określona jest na 410 sztuk. Kwestie te uwzględnione zostały w powyższych wyliczeniach. Omówione powyżej opłaty są opłatami nowymi.

Ponadto, wyliczenia uwzględniają również wpływy finansowe dotyczące badań specjalnych urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych – badanie specjalne w zakresie pełnym oraz badanie specjalne w zakresie ograniczonym. Badaniu w zakresie ograniczonym (koszt 2000 zł) w pierwszym roku funkcjonowania przepisów zostaną poddane wszystkie urządzenia – tj. 216, a w latach następnych zgodnie z danymi udostępnionymi przez TDT przyjęto następujące założenia ilości urządzeń poddawanych temu badaniu:

2020 - 47
2021 - 51
2022 - 64
2023 - 83
2024 - 111
2025 - 225
2026 - 47
2027 - 51
2028 - 64
2029 - 83

Odnosnie badań urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych – badania specjalnego w zakresie pełnym – w pierwszym roku funkcjonowania przepisów, ilość urządzeń podlegających temu badaniu została określona na 1074, a w latach kolejnych stosując metodologię analogiczną jak w przypadku urządzeń podlegających badaniom specjalnym o zakresie ograniczonym, ilości określone zostały w sposób następujący (koszt badania 7000 zł):

2020 - 523
2021 - 454
2022 - 41
2023 - 40
2024 - 37
2025 - 1095
2026 - 523
2027 - 454
2028 - 41
2029 - 40

W przypadku badań zbiorników CNG ich populacja została określona na podstawie dotychczasowych danych zgromadzonych i udostępnionych przez TDT w sposób następujący:

2019 r. - 6344
2020 r. - 5791
2021 r. - 4648
2022 r. - 6344
2023 r. - 5791
2024 r. - 4648
2025 r. - 6344
2026 r. - 5791
2027 r. - 4648
2028 r. - 6344
2029 r. - 5791

Wysokość opłaty za badanie zbiornika CNG ustalona została na poziomie 58 zł. Zgodnie z informacjami udostępnionymi przez TDT średni czas badania jednego zbiornika CNG wynosi 30 minut, a godzina pracy inspektora TDT, zgodnie z załącznikiem do *rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 26 listopada 2010 r. w sprawie wysokości opłat za czynności jednostek dozoru technicznego* (Dz. U. z 2016 r. poz. 696), to koszt w wysokości 116 zł ($116 \text{ zł} / 2 = 58 \text{ zł}$). Koszt tego badania jest niezmienny. Przedstawiona powyżej tabela wpływu projektu na sektor finansów publicznych uwzględnia zmiany w przychodach TDT z uwagi na zmianę interwału czasowego w badaniach zbiorników CNG. Obecnie badanie takie przeprowadzane jest co 3 lata, a zgodnie z projektowaną zmianą będzie przeprowadzane co 4 lata. Zatem wpływ projektu na sektor finansów publicznych uwzględnia brak wpływów finansowych TDT z uwagi na fakt, że częstotliwość badań zbiorników CNG się zmniejszyła.

Wielkość populacji w przypadku zbiorników LNG przyjęta została w tej samej wielkości przez wszystkie lata, tj. 134 sztuki. Natomiast cena badania zbiorników LNG została ustalona na poziomie 232 zł, co wynika z kosztów jednej godziny pracy inspektora TDT (116 zł x 2 = 232 zł). Opłata za badanie zbiornika LNG pozostanie w niezmienionej wysokości. Przedstawiona powyżej tabela wpływu projektu na sektor finansów publicznych uwzględnia zmiany w przychodach TDT z uwagi na zmianę interwału czasowego w badaniach zbiorników LNG (brak dochodów). Aktualnie badania zbiorników LNG przeprowadza się corocznie, a przedmiotowa zmiana przewiduje przeprowadzanie takiego badania co 4 lata.

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

Przedmiotowy projekt reguluje kwestie przeprowadzania badań technicznych zbiorników ciśnieniowych, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 1 lit. a rozporządzenia, zamontowanych na pojazdach przeznaczonych do muzeum lub utrzymywanych w eksploatacji ze względów historycznych. Obecnie brak jest danych dotyczących liczby takich urządzeń.

Zmiana częstotliwości przeprowadzania badań technicznych przede wszystkim 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, natomiast 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, wynikające 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 zbiorników do badań technicznych wykonuje około 19 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.

Dochód budżetu państwa składa się z 30% zweryfikowanego zysku przekazanego przez TDT, kiedy to saldo TDT będzie dodatnie.

Należy przyjąć, że zmniejszenie przychodów TDT w wyniku zmiany częstotliwości przeprowadzania badań technicznych, jak również zniesienie obowiązku przeprowadzania badań technicznych co 10 lat w zakresie rewizji wewnętrznej i próby ciśnieniowej na przeprowadzanie zgodnie z zaleceniami producenta zbiorników czy zniesienie próby funkcjonowania wyposażenia w odniesieniu do zbiorników zamontowanych w pojazdach wpłynie w sposób znaczący na finanse TDT. Zmniejszenie wpływów z ww. czynności będzie rekompensowane wpływami z nowych opłat wprowadzanych przedmiotowym rozporządzeniem.

Do dokonania wyliczeń projektodawca opierał się w znacznej mierze na dostępnych mu danych rzeczywistych, do których miał dostęp jako podmiot publiczny odpowiedzialny za dział „transport”. Liczba użytkowników pojazdów zasilanych gazem CNG, LNG, wodorem, a także liczba użytkowników urządzeń technicznych (rurociągi, urządzenia służące do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowane na pojazdach drogowych) jak również przedsiębiorców przygotowujących urządzenia techniczne do badań oparto na danych udostępnionych przez Dyrektora TDT.

Metodologia, jaką posłużył się projektodawca obejmuje wyliczenia na podstawie obecnie wykonywanych zadań przez Dyrektora TDT i kosztów z tym związanych (np. czas przeprowadzania badań technicznych), w oparciu o wieloletnie doświadczenie w dziedzinie przeprowadzania badań technicznych specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych.

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

Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian	0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
duże przedsiębiorstwa							

<p>W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2019 r.)</p>	<p>sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw:</p> <ul style="list-style-type: none"> - opłata za badanie rurociągów technologicznych i przesyłowych, - opłata za badania specjalne urządzeń służących do podawania pod ciśnieniem płynnego betonu, zamontowanych na pojazdach drogowych w zakresie ograniczonym i pełnym, - brak opłat za badanie techniczne w zakresie rewizji wewnętrznej i próby ciśnieniowej oraz próby funkcjonowania wyposażenia dla zbiorników CNG, LNG, wodoru, - zmniejszenie opłat za badania techniczne zbiorników CNG, LNG, wodoru, wynikających ze zmniejszenia częstotliwości ich badania 	1,021	0,371	0,335	-0,410	-0,021	-0,189	2,296
	<p>rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, sytuacja ekonomiczna i społeczna rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych</p>							
<p>W ujęciu niepieniężnym</p>	<p>duże przedsiębiorstwa</p> <p>sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw</p> <p>rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, sytuacja ekonomiczna i społeczna rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych</p>	<p>Projekt rozporządzenia reguluje kwestię eksploatacji i badań technicznych zbiorników ciśnieniowych, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 1 lit. a rozporządzenia, zamontowanych na pojazdach przeznaczonych do muzeum lub pojazdach utrzymywanych w eksploatacji ze względów historycznych.</p> <p>- zmniejszenie obciążenia właścicieli pojazdów, wynikające 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 na wodór.</p> <p>- zmniejszenie czasu wyłączeniu 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.</p>						

Niemierzalne		
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		<p>Dla określenia wpływu przepisów w ujęciu pieniężnym na przedsiębiorców i obywateli zastosowane zostały założenia oraz metodologia analogiczne jak w pkt. 6, ponieważ wysokość ciężarów ponoszonych przez ww. podmioty jest w pełni zbieżna z wyliczeniami określonymi w ramach wpływów na sektor finansów publicznych.</p> <p>Metodologia jaką posłużył się projektodawca obejmuje wyliczenia na podstawie obecnie wykonywanych zadań przez Dyrektora TDT i kosztów z tym związanych (np. czas przeprowadzania badań technicznych), w oparciu o wieloletnie doświadczenie w dziedzinie przeprowadzania badań technicznych przedmiotowych urządzeń technicznych.</p>
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> 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		
<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Specjalistyczne urządzenia techniczne są, zgodnie z art. 4 <i>ustawy z dnia 21 grudnia o dozorcze technicznym</i> (Dz. U. z 2019 r. poz. 667), 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 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.		

