



Warszawa, dnia 24 lipca 2017 r.

**Opinia do ustawy o zmianie ustawy o dozorze technicznym**

**(druk nr 569)**

**I. Cel i przedmiot ustawy**

Ustawa ma na celu wdrożenie do polskiego porządku prawnego postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/126/WE z dnia 21 października 2009 r. w sprawie odzyskiwania oparów paliwa na etapie II podczas tankowania pojazdów silnikowych na stacjach paliw (Dz. Urz. UE L 285 z 31.10.2009, str. 36) w związku z jej zmianą wprowadzoną dyrektywą Komisji 2014/99/UE z dnia 21 października 2014 r. zmieniającą, w celu dostosowania do postępu technicznego dyrektywę 2009/126/WE w sprawie odzyskiwania oparów paliwa na etapie II podczas tankowania pojazdów silnikowych na stacjach paliw (Dz. Urz. UE L 304 z 23.10.2014, str. 89).

Art. 5 dyrektywy 2009/126/WE zobowiązał państwa członkowskie do testowania wydajności systemów odzyskiwania par paliwa na etapie II co najmniej raz do roku, pozostawiał natomiast dowolność w odniesieniu do stosowanych metod badań. Dokonując transpozycji dyrektywy 2009/126/WE uznano więc, że do właściwej jej implementacji wystarczająca będzie nowela ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane.

Dyrektywa 2014/99/UE wprowadziła zasadniczą zmianę w art. 5 dyrektywy 2009/126/WE polegającą na wskazaniu konkretnej normy europejskiej, zgodnie z którą powinna być testowana wydajność odzyskiwania par paliwa na etapie II podczas tankowania, przy pozostawieniu obowiązku corocznej kontroli urządzeń, które do tego służą.

Jak wynika z uzasadnienia do projektu ustawy, jej wnioskodawcy uznali, iż osoby posiadające uprawnienia budowlane do przeprowadzania kontroli obiektów budowlanych stanowiących stacje paliw, o których mowa w Prawie budowlanym, nie mają odpowiedniego

przygotowania do sprawdzenia prawidłowości działania urządzeń technicznych i instalacji do odzyskiwania par produktów naftowych, a organy nadzoru budowlanego nie będą w stanie w sposób efektywny nadzorować takich osób w zakresie wypełniania przez nie obowiązków związanych z kontrolą wspomnianych urządzeń.

W związku z powyższym zaproponowano zmianę ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym oraz powierzenie czynności w zakresie kontroli stacji paliw w odniesieniu do wydajności instalacji do odzyskiwania oparów paliwa jednostkom dozoru technicznego.

W dotychczasowym stanie prawnym przepisem wdrażającym art. 5 ust. 1 dyrektywy 2009/126/WE jest art. 62 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane stanowiący, że obiekty budowlane powinny być w czasie ich użytkowania poddawane przez właściciela lub zarządcę kontroli okresowej, co najmniej raz w roku, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego m.in. instalacji i urządzeń służących ochronie środowiska.

W art. 1 w pkt 2 noweli zaproponowano korektę art. 2 ustawy o dozorze technicznym, polegającą na rozszerzeniu jej zakresu przedmiotowego o działania zmierzające do zapewnienia bezpiecznego funkcjonowania urządzeń do odzyskiwania par paliwa.

Zgodnie z art. 4 pkt 1a ustawy o dozorze technicznym, urządzenia do odzyskiwania par paliwa, to urządzenia zainstalowane na stacjach paliw płynnych, służące do odzyskiwania par produktów naftowych I klasy ulatniających się podczas ich wydawania do zbiornika pojazdu i przekazujące te pary do zbiornika magazynowego tych produktów lub do odmierzacza paliw płynnych.

W dodawanym do ustawy o dozorze technicznym art. 23a, określono zasady, zakres i formy wykonywania dozoru technicznego w odniesieniu do urządzeń do odzyskiwania par paliwa.

Urządzenia do odzyskiwania par paliwa podlegać mają dozorowi technicznemu w zakresie zapewnienia minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa. Organ właściwej jednostki dozoru technicznego, wykonując dozór techniczny nad urządzeniem do odzyskiwania par paliwa w toku jego eksploatacji, przeprowadzał będzie okresowe badanie techniczne tego urządzenia, a w przypadku negatywnego wyniku tego badania lub przed ponownym dopuszczeniem do eksploatacji, także doraźne badanie techniczne, zakończone wydaniem protokołu.

Eksploatujący urządzenie do odzyskiwania par paliwa będzie obowiązany do:

- 1) posiadania dokumentu potwierdzającego spełnienie przez urządzenie wymagań dotyczących minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa;
- 2) zapewnienia spełniania przez urządzenie w toku jego eksploatacji wymagań dotyczących minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa;
- 3) poddania urządzenia badaniom technicznym, w tym okresowym badaniom technicznym z częstotliwością określoną w przepisach wykonawczych
- 4) uzyskania potwierdzenia przez organ właściwej jednostki dozoru technicznego spełnienia wymagań dotyczących minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa.

W przypadku naruszenia przez eksploatującego urządzenie do odzyskiwania par paliwa obowiązku posiadania dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagań dotyczących minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa albo zapewnienia wymogów dotyczących minimalnego poziomu odzyskiwania par paliwa, organ właściwej jednostki dozoru technicznego wyda decyzję o wstrzymaniu eksploatacji tego urządzenia.

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

Na podstawie art. 34 ust. 2a ustawy o dozorcze technicznym, opłatę za badania techniczne urządzeń do odzyskiwania par paliwa ustala się jako sumę stawki jednostkowej wynoszącej 100 zł pomnożonej przez liczbę poddanych badaniu węży nalewczycych znajdujących się przy odmierzaczach paliw płynnych oraz kosztu podróży służbowej inspektora.

Zgodnie z art. 63 ust. 2 ustawy o dozorcze technicznym, każdy kto eksploatuje urządzenie do odzyskiwania par paliwa bez przeprowadzenia okresowych badań technicznych lub wbrew decyzji organu właściwej jednostki dozoru technicznego o wstrzymaniu eksploatacji tego urządzenia, podlegać ma grzywnie albo karze ograniczenia wolności.

## **II. Przebieg prac legislacyjnych**

Ustawa uchwalona przez Sejm na 46. posiedzeniu w dniu 21 lipca br. pochodziła z przedłożenia rządowego (druk sejmowy nr 1731, wpłynął do Marszałka Sejmu w dniu 10

lipca 2017 r.). Rada Ministrów zadeklarowała, że projekt ustawy ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Projekt ustawy skierowany został do I czytania w Komisji Infrastruktury. Po przeprowadzeniu II czytania na posiedzeniu Sejmu w dniu 19 lipca, niezwłocznie przystąpiono do III czytania.

Ustawa nie była przedmiotem poprawek ani kontrowersji, za jej przyjęciem głosowało 438 posłów, przy 4 głosach przeciw i braku głosów wstrzymujących się.

Ustawa nie budzi zastrzeżeń legislacyjnych.

*Maciej Telec*

*Główny legislator*