

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA GOSPODARKI <sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2011 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim  
powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe  
dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych  
i ich usytuowanie <sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 oraz z 2011 r. Nr 32, poz. 159 i Nr 45, poz. 235) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 243, poz. 2063 oraz z 2007 r. Nr 240, poz. 1753) wprowadza się następujące zmiany:

1) po § 3 dodaje się § 3a w brzmieniu:

„3a. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do zbiorników technologicznych niesłużących do magazynowania ropy naftowej lub produktów naftowych, z wyjątkiem zbiorników technologicznych przeznaczonych na produkty naftowe I klasy połączonych bezpośrednio z bazą paliw płynnych.”;

2) w § 97:

a) w ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) urządzenia 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.”,

---

<sup>1)</sup> Minister Gospodarki kieruje działem administracji rządowej – gospodarka na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki (Dz. U. Nr 216, poz. 1593).

<sup>2)</sup> Przepisy niniejszego rozporządzenia wdrażają postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/126/WE z dnia 21 października 2009 r. w sprawie odzyskiwania oparów paliw na etapie II podczas tankowania pojazdów silnikowych na stacjach paliw (Dz. U. UE L 285 z 31.10.2009 r. ).

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu:

„2a. Urządzenia, o których mowa w ust. 1 pkt 5, powinny odzyskiwać co najmniej 85% par produktów naftowych I klasy ulatniających się do powietrza atmosferycznego.

2b. W przypadku gdy pary produktów naftowych I klasy są przekazywane do zbiornika magazynowego tych produktów naftowych, stosunek objętości tych par, w ciśnieniu atmosferycznym przechodzących przez urządzenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 5, do objętości wydanego produktu powinien zawierać się w przedziale od 0,95 do 1,05 włącznie.”

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przepisu ust. 1 pkt 5 nie stosuje się do stacji paliw płynnych, których rzeczywista lub planowana przepustowość rozumiana jako całkowita roczna ilość produktów naftowych I klasy wyładowana na stacji paliw płynnych:

- 1) nie przekracza 100 m<sup>3</sup> rocznie;
- 2) przekracza 100 m<sup>3</sup> rocznie lecz nie przekracza 500 m<sup>3</sup> rocznie, jeżeli stacja paliw płynnych jest usytuowana poza obszarami z zabudową istniejącą, w odległości nie mniejszej niż 50 m od budynków mieszkalnych, budynków zamieszkania zbiorowego oraz obiektów użyteczności publicznej.”

d) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Na stacjach paliw płynnych wyposażonych w urządzenia, o których mowa w ust. 1 pkt 5, na odmierzaczu paliw płynnych umieszcza się oznaczenie informujące konsumentów o wyposażeniu stacji w te urządzenia.”;

3) po § 177 dodaje się § 177a w brzmieniu:

„§ 177a. Urządzenia, o których mowa w § 97 ust. 1 pkt 5, zainstalowane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia na stacjach paliw płynnych, których rzeczywista przepustowość przekracza 3000 m<sup>3</sup> rocznie powinny do dnia 31 grudnia 2018 r. spełniać wymagania określone w § 97 ust. 2a i 2b.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem § 1 pkt 1 lit d, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2012 r.

W porozumieniu

MINISTER INFRASTRUKTURY

MINISTER GOSPODARKI

ZA ZGODNOŚĆ POD WZGLĘDEM  
PRAWNYM I REDAKCYJNYM

DYREKTOR

L. Krystyna Krcińska  
Radca prawny  
WA-2736

04.07.2011

## UZASADNIENIE

- I. Potrzeba nowelizacji rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 243, poz. 2063 oraz Dz. U z 2007 r. Nr 240, poz. 1753) – zwanego dalej rozporządzeniem z 21 listopada 2005 r., wynika z konieczności implementacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/126/WE z dnia 21 października 2009 r. w sprawie odzyskiwania oparów paliw na etapie II podczas tankowania pojazdów silnikowych na stacjach paliw (Dz. U. UE L z 2009 r. Nr 285, s. 36) - zwanej dalej dyrektywą 2009/126/WE.

### **Proponowane zmiany w rozporządzeniu z 21 listopada 2005 r. wynikają z konieczności implementacji dyrektywy 2009/126/WE.**

Rozporządzenie z 21 listopada 2005 r. zostało wydane na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane* (Dz. U. 2006 Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.) w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej.

Obowiązek wyposażenia stacji paliw płynnych w urządzenia zabezpieczające przed emisją par produktów naftowych I klasy do powietrza atmosferycznego podczas wydawania tych produktów do zbiorników pojazdów drogowych wprowadzony został do prawa polskiego już w § 101 pkt 2 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 30 sierpnia 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 122, poz. 576) przy czym na wyposażenie stacji paliw w wyżej wymienione urządzenia wyznaczono ośmioletni okres dostosowawczy

(§ 235 pkt 3 powołanego wyżej rozporządzenia). Przedmiotowy obowiązek został następnie powtórzony w § 101 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 20 września 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 98, poz. 1067, z późn. zm.) przy czym w myśl § 234 pkt 3 tego rozporządzenia, dostosowanie stacji paliw do wymogów wynikających z § 101 ust. 1 pkt 2 powinno nastąpić do dnia 31 grudnia 2005 r. W dniu 1 stycznia 2006 r. weszło w życie rozporządzenie z dnia 21 listopada 2005 r. którego przepisy § 97 ust. 1 pkt. 5 oraz § 97 ust. 3 przewidują obowiązek wyposażenia stacji paliw w urządzenia zabezpieczające przed emisją par produktów naftowych I klasy do powietrza podczas wydawania tych produktów do zbiorników pojazdów drogowych. Obowiązek ten dotyczy nowobudowanych i przebudowywanych stacji paliw płynnych:

- o rocznej sprzedaży produktów naftowych przekraczającej 1500 m<sup>3</sup> oraz
- usytuowanych na obszarach z istniejącą zabudową w odległości nie większej niż 50 m od budynków mieszkalnych, budynków zamieszkania zbiorowego oraz obiektów użyteczności publicznej.

Dyrektywa 2009/126/WE przewiduje obowiązek wyposażenia w system odzyskiwania oparów na II etapie podczas tankowania nowych i istniejących stacji paliw.

- Stosownie do treści art. 3 ust. 1 dyrektywy 2009/126/WE, obowiązek ten dotyczy nowych stacji paliw jeżeli ich rzeczywista lub planowana

przepustowość przekracza 500 m<sup>3</sup> rocznie, a w przypadku stacji zlokalizowanych w dzielnicach stale zamieszkałych lub strefach pracy - jeżeli ich rzeczywista lub planowana przepustowość przekracza 100 m<sup>3</sup> rocznie. Zgodnie z art. 1 pkt 5 dyrektywy 2009/126/WE, "nowa stacja paliw" oznacza stację paliw, którą zbudowano lub dla której indywidualną decyzję o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, pozwolenie na budowę lub zezwolenie na działalność wydano w lub po dniu 1 stycznia 2012 r.

- Stosownie do treści art. 3 ust. 2 dyrektywy 2009/126/WE, obowiązek ten dotyczy istniejących stacji paliw, które poddawane są gruntownej przebudowie, jeżeli ich rzeczywista lub planowana przepustowość przekracza 500 m<sup>3</sup> rocznie a w przypadku stacji zlokalizowanych w dzielnicach stale zamieszkałych lub strefach pracy - jeżeli ich rzeczywista lub planowana przepustowość przekracza 100 m<sup>3</sup> rocznie. Zgodnie z treścią art. 1 pkt 5 dyrektywy 2009/126/WE, "istniejąca stacja paliw" oznacza stację paliw, którą zbudowano lub dla której indywidualną decyzję o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, pozwolenie na budowę lub zezwolenie na działalność wydano przed dniem 1 stycznia 2012 r. Z treści pkt 9 motywów dyrektywy 2009/126/WE wynika, iż pojęcie „gruntownej przebudowy” oznacza również gruntowną przebudowę systemu zaopatrzenia w paliwo tzn. znaczne zmiany lub znaczną odnowę infrastruktury stacji paliw, w szczególności zbiorników i przewodów. Z motywu 9 wynika również, iż zamiarem ustawodawcy europejskiego jest by dostosowanie infrastruktury istniejących stacji paliw do wymogów dyrektywy odbywało się podczas wykonywania gruntownej przebudowy systemu zaopatrzenia w paliwo gdyż zmniejsza to koszty koniecznych dostosowań.
- Stosownie do treści art. 3 ust. 3 dyrektywy 2009/126/WE, obowiązek ten dotyczy wszystkich istniejących stacji paliw o przepustowości przekraczającej 3000 m<sup>3</sup> – przy czym stacje te winny być wyposażone w system odzyskiwania oparów nie później niż do dnia 31 grudnia 2018 r.

Ponadto, obowiązujące przepisy § 97 ust. 1 pkt. 5 oraz § 97 ust. 3 rozporządzenia z 21 listopada 2005 r. wprowadzają jedynie obowiązek wyposażenia nowobudowanych lub przebudowywanych stacji paliw w urządzenia zabezpieczające przed emisją par produktów naftowych I klasy do powietrza atmosferycznego. Dyrektywa 2009/126/WE wprowadza natomiast szczegółowe wymagania w zakresie tego obowiązku tj. wymaga by:

- urządzenie do odzyskiwania oparów paliwa ulatniających się z baku paliwa pojazdu silnikowego podczas tankowania przekazywało te opary do zbiornika na stacji paliw lub do dystrybutora benzyny (art. 2 pkt 6 dyrektywy 2009/126/WE);
- wydajność wychwytu oparów paliwa (rozumiana jako wyrażona w procentach ilość oparów paliwa wychwycona przez system odzyskiwania oparów paliwa w porównaniu z ilością oparów paliwa, które w przypadku braku systemu zostałyby wyemitowane do atmosfery) była na poziomie równym lub większym niż 85 % - w oparciu o potwierdzenie producenta zgodnie z odpowiednimi europejskimi normami technicznymi lub procedurami homologacji, jeżeli zaś nie istnieją tego rodzaju normy lub procedury, z wszelkimi odpowiednimi normami krajowymi (art. 4 ust. 1 w zw. z art. 2 pkt 7 dyrektywy 2009/126/WE);

- w przypadku, gdy odzyskane opary paliwa przekazywane są do zbiornika na stacji paliw, stosunek oparów do paliwa mieścił się w przedziale od 0,95 do 1,05 włącznie (art. 4 ust. 2 dyrektywy 2009/126/WE).

W celu implementacji dyrektywy 2009/126/WE do prawa polskiego Ministerstwo Środowiska przygotowało *Plan implementacji Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/126/WE z dnia 21 października 2009 r. w sprawie odzyskiwania oparów paliw na etapie II podczas tankowania pojazdów silnikowych na stacjach paliw*. Plan ten zawiera m.in. określenie zadań i kosztów wynikających z implementacji, harmonogram działań oraz tabelę korelacji. Plan ten został przyjęty przez Komitet do Spraw Europejskich dnia 23 lipca 2010 r.

Realizując Plan implementacji w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. dokonuje się następujących zmian:

1. w § 97 ust. 1 pkt 5 doprecyzowano obowiązek wyposażenia stacji paliw w urządzenia do odzyskiwania par produktów naftowych I klasy ulatniających się ze zbiornika pojazdu podczas jego tankowania poprzez wskazanie, iż urządzenia te przekazują pary do zbiornika magazynowego na stacji lub do odmierzacza paliw płynnych;
2. w § 97 ust. 2a oraz 2b określono minimalną wydajność urządzeń, o których mowa w ust. 1 pkt 5 tego przepisu;
3. w § 97 ust. 3 określono zakres podmiotowy obowiązku wyposażenia stacji w urządzenia, o których mowa w § 97 ust. 1 pkt 5;
4. w § 97 ust. 4 wprowadzono obowiązek informowania konsumentów o funkcjonowaniu systemu odzyskiwania par paliw poprzez umieszczenie oznaczenia na odmierzaczu;
5. w ramach przepisów przejściowych i końcowych wprowadzono przepis § 177a określający termin na dostosowanie już zainstalowanych na istniejących stacjach paliw urządzeń do odzyskiwania par produktów naftowych I klasy do wymogów w zakresie ich wydajności.

II. Niniejszy projekt służyć będzie również poprawie przejrzystości sposobu implementacji do prawa polskiego postanowień dyrektywy 94/63/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 1994 r. w sprawie kontroli emisji lotnych związków organicznych (LZO) wynikających ze składowania paliwa i jego dystrybucji z terminali do stacji paliw (Dz. U. UE. L z 1994 r. Nr 365, s. 24, z późn. zm.) - zwanej dalej dyrektywą LZO. Zmiana rozporządzenia z 21 listopada 2005 r. polegająca na dodaniu § 3a wyłączającego z zakresu rozporządzenia zbiorniki technologiczne niesłużące do magazynowania ropy naftowej lub produktów naftowych, z wyjątkiem zbiorników technologicznych przeznaczonych na produkty naftowe I klasy połączonych bezpośrednio z bazą paliw płynnych jest wynikiem przyjęcia uwag zgłoszonych w toku prac nad projektem w ramach uzgodnień międzyresortowych oraz w ramach konsultacji społecznych.

Rozporządzenie z dnia 21 listopada 2005 r. służy wdrożeniu do prawa polskiego dyrektywy LZO. Stosownie do treści art. 1 Dyrektywy LZO, stosuje się ją do eksploatacji, urządzeń, pojazdów i statków służących do magazynowania, załadunku i transportu paliw między terminalami oraz między terminalem a stacją paliw. Według art. 2 lit d tej dyrektywy, pojęcie terminal oznacza jakiegokolwiek urządzenie wykorzystywane do składowania i załadunku paliw na samochody-cysterny, wagony cysterny lub statki, wraz ze wszystkimi urządzeniami do magazynowania na terenie terminalu. Zgodnie z art. 2 lit.

c dyrektywy LZO, "urządzenie do magazynowania" oznacza cysternę stacjonarną używaną w terminalach w celu magazynowania paliw zaś zgodnie z art. 2 lit. n - "urządzenie do załadunku" oznacza urządzenie w terminalu, w którym paliwo może być ładowane do ruchomych cystern. Stosownie zaś do treści art. 2 lit a dyrektywy LZO, "paliwo" oznacza jakąkolwiek pochodną ropy naftowej, z dodatkami lub bez, o prężności par równej 27,6 kPa lub większej, która przeznaczona jest do użytku jako paliwo do pojazdów silnikowych, za wyjątkiem gazu płynnego (LPG).

Zgodnie z § 3 ust. 1 rozporządzenia z dnia 21 listopada 2005 r. jego przepisy stosuje się przy budowie obiektów budowlanych przeznaczonych do magazynowania, przeładunku i dystrybucji ropy naftowej oraz produktów naftowych, a także przy przebudowie tych obiektów. W praktyce stosowania rozporządzenia z dnia 21 listopada 2005 r. pojawiły się wątpliwości czy jego przepisy znajdują zastosowanie do parków zbiornikowy rafinerii naftowych. W związku z powyższym, w celu wyeliminowania wątpliwości interpretacyjnych w § 3 rozporządzenia z dnia 21 listopada 2005 r. dodaje się ust. 3a, który *explicite* wyłącza stosowanie przepisów tego rozporządzenia do zbiorników w ciągu technologicznym rafinerii, które ze swej istoty nie są przeznaczone do magazynowania ropy naftowej czy też produktów naftowych - z wyjątkiem zbiorników technologicznych przeznaczonych na produkty naftowe I klasy połączonych bezpośrednio z bazą paliw płynnych

- III. Projekt rozporządzenia podlega notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w *sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).
- IV. Projekt rozporządzenia z chwilą przekazania do uzgodnień resortowych został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414).
- V. Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI ( OSR )

### 1) Wpływ na budżet państwa.

Rozporządzenie nie wpływa na zwiększenie wydatków budżetowych.

### 2) Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje rozporządzenie.

Przepisy rozporządzenia skierowane są do przedsiębiorców będących operatorami stacji paliw płynnych zajmujących się sprzedażą detaliczną paliw na tych stacjach. Zgodnie ze stanem na koniec 2010 r. w kraju funkcjonuje 6755 stacji paliw płynnych.

Ponadto doprecyzowanie polegające na wyłączeniu z zakresu rozporządzenia zbiorników w ciągu technologicznym nieprzeznaczonych do magazynowania ropy naftowej lub produktów naftowych za wyjątkiem zbiorników na produkty naftowe I klasy połączonych bezpośrednio z bazą paliw płynnych skierowane jest do rafinerii.

### 3) Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia poddany został konsultacjom społecznym poprzez przesłanie go do następujących partnerów społecznych:

- Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego,
- Polska Izba Paliw Płynnych,
- Związek Pracodawców LEWIATAN,
- PKN Orlen S.A.,
- Grupa LOTOS S.A.,
- BP Polska Sp. z o.o.
- Shell Polska Sp. z o.o.
- Statoil Polska Sp. z o.o.
- Lukoil Polska Sp. z o.o.
- Neste Polska Sp. z o.o.
- Slovnaft Polska S.A.

Ponadto projekt rozporządzenia zamieszczony został w Biuletynie Informacji Publicznej oraz na stronie internetowej Ministerstwa Gospodarki.

Uwagi zebrane przez Ministerstwo Gospodarki podczas konsultacji społecznych zostały rozpatrzone w trakcie wysłuchania publicznego, które odbyło się w dniu 25 lutego 2011 r. Przedmiotem uwag zgłoszonych przez partnerów były w szczególności następujące kwestie:

- określenie zakresu wyłączenia stacji paliw płynnych z obowiązku wyposażenia w urządzenia do odzyskiwania par produktów naftowych I klasy;

- obowiązek informowania konsumentów o wyposażeniu stacji paliw płynnych w urządzenia do odzyskiwania par produktów naftowych I klasy;
- wprowadzenie przepisu przejściowego określającego termin na dostosowanie stacji paliw płynnych o przepustowości przekraczającej 3000 m<sup>3</sup> rocznie do wymogów dyrektyw 2009/126/WE,
- możliwości rozszerzenie zakresu projektu rozporządzenia.

Zgłoszone uwagi dotyczące możliwych wątpliwości interpretacyjnych, co do określenia jakie miejsca należy uznać za „usytuowane poza obszarem z zabudową mieszkaniową, usługową, zagrodową lub produkcyjną” zostały przyjęte. W projekcie rozporządzenia odległość stacji paliw płynnych od określonego obszaru zostanie określona w metrach – analogicznie do obecnie obowiązujących rozwiązań.

Ponadto, uzgodniono, iż MG nie będzie określać szczegółowego wyglądu naklejki informującej konsumentów o fakcie wyposażenia stacji paliw płynnych w przedmiotowe urządzenia. Dodatkowo ustalono, że przepisy dotyczące obowiązku informacyjnego przez operatorów stacji paliw nie wejdą w życie przed końcem 2011 roku.

Partnerzy społeczni podnieśli, że wprowadzenie przepisu przejściowego (w projekcie - § 177a) umożliwi dalsze funkcjonowanie stacji, które mimo obowiązujących od 1997 r. przepisów nie zostały wyposażone w urządzenia zabezpieczające przed emisją par produktów naftowych I klasy do powietrza atmosferycznego i wnieśli o wykreślenie przepisu przejściowego z projektu. Podobna uwaga była również przedmiotem uzgodnień międzyresortowych. Wypracowano wspólnie stanowisko, że § 177a zostanie usunięty w obecnym brzmieniu natomiast zostanie wprowadzony okres przejściowy na dostosowanie urządzeń już zainstalowanych do wymaganej przez dyrektywę wydajności.

Partnerzy społeczni wskazali na konieczność doprecyzowania przepisów przedmiotowego rozporządzenia w sposób, który nie będzie budził wątpliwości interpretacyjnych w zakresie dotyczącym określenia czy park zbiornikowy rafinerii naftowych można uznać za bazę paliw w rozumieniu przepisów rozporządzenia.

#### **4) Wpływ na rynek pracy.**

Rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

#### **5) Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw.**

Polski rynek stacji paliw płynnych w znacznej części wyprzedził wejście w życie dyrektywy 2009/126/WE. Już od kilku lat stacje paliw płynnych w Polsce są systematycznie wyposażane w urządzenia zabezpieczające przed emisją par produktów naftowych I klasy do powietrza atmosferycznego. Wyposażenie stacji paliw płynnych w te urządzenia stanowi jeden z warunków uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia jakim jest budowa stacji paliw płynnych.

Ocenia się, że na ogólną ilość 6775 stacji paliw około 60 % (tj. około 4065 obiektów) zostało już wyposażone w urządzenia spełniające wymagania dyrektywy 2009/126/WE. Do modernizacji pozostaje około 2700 obiektów. Dodatkowo - z liczby tej należy wyłączyć około 5% małych stacji, które nie będą musiały spełniać wymagań przewidzianych w dyrektywie



2009/126/WE ze względu na przepustowość nieprzekraczającą 100 m<sup>3</sup> paliw w skali roku (tj. około 100 stacji). Biorąc pod uwagę powyższe dane przyjęto, że **prace adaptacyjne potrzebne będą na ok. 2600 stacjach paliw płynnych.**

Z informacji przedstawionych przez Polską Izbę Paliw Płynnych (zwana dalej: PIPP) wynika, że większość stacji wymagających prac adaptacyjnych należy do operatorów niezależnych i to oni będą grupą ponoszącą największe koszty związane z implementacją dyrektywy 2009/126/WE.

Tabela 1. Koszty wykonania prac ziemnych i położenia rurociągów w PLN (źródło: PIPP).

Liczba odmierzaczy na stacji	Koszt robót planowych			Koszt robót przy istniejącej infrastrukturze rurociągów		
	2	4	6	2	4	6
Koszty wysokie	25500	55000	77500	6700	13500	20200
Koszty niskie	23900	51700	72800	6200	12600	18900

Tabela 2. Koszty w skali mikro adaptacji odmierzaczy do wymogów etapu II odzyskiwania oparów lub wymiany odmierzaczy na nowe - wyposażone w system odsysania oparów w PLN (źródło: PIPP).

	Koszty adaptacji odmierzaczy na jeden wąż	Koszty odmierzacza nowej generacji na jeden wąż
Koszty wysokie	5200	8500
Koszty niskie	4900	7700
System <i>CleanAir</i> Koszty na odmierzacz	22500	10400

Przyjmując następujące założenia:

- ilość stacji do adaptacji 2600;
- koszty prac związanych z infrastrukturą rurociągów dla stacji z dwoma odmierzaczami (tabela 1);
- koszty zakupu nowego odmierzacza przyjmując model 6-cio węzowy (tabela 2);

Tabela 3. Średnie koszty makro dla sektora stacji paliw wprowadzenia dyrektywy w PLN.

Liczba stacji	Koszty infrastruktury roboty ziemne + rurociągi	Koszty odmierzaczy	Razem
2600	2600 x 25500 = 66.300.000	2600 x 102000 = 265.200.000	<b>331.500.000</b>

Tabela 4. Średnie koszty makro dla sektora stacji paliw wprowadzenia dyrektywy przy zastosowaniu alternatywnego systemu odsysania oparów *CleanAir*<sup>3</sup>.

Liczba stacji	Koszty infrastruktury roboty ziemne + rurociągi	Koszty zewnętrznych urządzeń <i>CleanAir</i> dla 2 odmierzaczy	Koszty odmierzaczy nowej generacji z wbudowanym systemem <i>CleanAir</i>
2600	0	2600 x 61000 = <b>158.600.000</b>	2600 x 126000= <b>327.600.000</b>

Biorąc pod uwagę wyżej przedstawione wyliczenia, wprowadzenie przepisów dyrektywy 2009/126/WE w zależności od wybranego lub możliwego do realizacji sposobu dostosowania stacji paliw do przepisów wiązało się będzie z koniecznością poniesienia przez sektor stacji paliw kosztów w granicach od **158 600 000 PLN do 331 500 000 PLN**.

**Wydatki tej skali pogorszą konkurencyjność operatorów stacji paliw, które wymagają dostosowania. Należy jednak podkreślić, że operatorzy stacji już dostosowanych również ponieśli te koszty tylko na wcześniejszym etapie realizacji inwestycji.**

#### 6) Wpływ na sytuację i rozwój regionów.

Rozporządzenie nie wpłynie na sytuację i rozwój regionów.

<sup>3</sup> Urządzenie typu *CleanAir* – umożliwia odessanie oparów i poprzez proces kondensacji par ich recykulację jako czystego paliwa wprost do dystrybutora.

**INFORMACJA NT. PODMIOTÓW, KTÓRE ZGŁOSIŁY ZAINTERESOWANIE  
PRACAMI NAD PROJEKTEM W TRYBIE PRZEPISÓW O DZIAŁALNOŚCI  
LOBBINGOWEJ W PROCESIE STANOWIENIA PRAWA**

Zainteresowanie pracami zgłosiły następujące podmioty:

1. Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego
2. Polski Koncern Naftowy Orlen S.A.