

Warszawa, dnia 3 kwietnia 2026 r.

DAiL/0257/04.26/FM

**Pan**  
**Miłosz Motyka**  
**Minister Energii**

*Szanowny Panie Ministrze,*

w związku z procedowaniem projektu *rozporządzenia Ministra Energii w sprawie szczegółowych wymagań technicznych dla punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz badań technicznych, szkoleń i opłat z nimi związanych* (nr 22 w Wykazie Prac Legislacyjnych Ministra Energii) Pracodawcy RP w załączeniu przedstawiają uwagi do ww. dokumentu.

*2 procedurami,*

Prezes Zarządu  
Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej  
*Joanna Makowiecka-Gatza*  
Joanna Makowiecka-Gatza

Załącznik:

1. Uwagi Pracodawców RP do projektu *rozporządzenia Ministra Energii w sprawie szczegółowych wymagań technicznych dla punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz badań technicznych, szkoleń i opłat z nimi związanych* (nr 22 w Wykazie Prac Legislacyjnych Ministra Energii).

**Uwagi**  
do projektu rozporządzenia Ministra Energii w sprawie szczegółowych wymagań technicznych dla punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz badań technicznych, szkoleń i opłat z nimi związanych  
(nr 22 w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Energii)

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga <sup>1)</sup>	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
1	Pracodawcy RP	Uwaga ogólna	<p>Zwracamy uwagę na wątpliwości interpretacyjne dotyczące tego, czy na gruncie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych jednostka pływająca (bunkierka) jest objęta wszystkimi rygorami przewidzianymi dla punktów bunkrowania LNG. Niejasność ta wynika z faktu, że ustawodawca w treści aktu postuluje się dwoma odrębnymi terminami: „punkt bunkrowania skroplonym gazem ziemnym (LNG)” oraz „bunkierka”, co utrudnia jednoznaczne określenie zakresu obowiązków dla statków pełniących tę funkcję.</p> <p>Zgodnie z definicją legalną „punktu bunkrowania skroplonym gazem ziemnym (LNG)” należy przez to rozumieć urządzenie lub zespół urządzeń służących do zaopatrywania jednostek pływających w skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, ze zbiorników magazynowych lub zbiorników transportowych spełniających wymogi odpowiednio umów i regulaminu wymienionych w art. 2 pkt 1-3 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 643) lub kodeksu IMDG, o którym mowa w art. 7 tej ustawy, lub z innych jednostek, przyłączy lub urządzeń pływających do tego przystosowanych.</p> <p>W ustawie termin „bunkierka” został użyty dwukrotnie – w art. 33 ust. 1 oraz art. 78 ust. 4. Oba przepisy nakładają na zarządców portów sieci bazowej TEN-T obowiązki opracowania planów dotyczących infrastruktury paliwowej (LNG) oraz zasilania elektrycznego z łądu. Ustawodawca wymienia w nich bunkrowanie za pomocą bunkierek jako alternatywę dla stacjonarnych punktów bunkrowania LNG. Takie</p>	<p>Zwracamy się z prośbą o rozstrzygnięcie czy zbiornikowiec typu bunkierka podlega wszystkim wymogom dotyczącym punktów bunkrowania LNG zawartym w obowiązującej ustawie. W przypadku potwierdzenia wartości w naszej ocenie przeanalizować zasadność stosowania różnicowanej terminologii dla tych samych zagadnień. Ponadto należy ustalić, czy w świetle rozporządzenia AFIR, punkty bunkrowania zlokalizowane na jednostkach pływających powinny być wliczane do sieci punktów bunkrowania w ramach korytarzy TEN-T.</p>	

<sup>1)</sup> W przypadku aktu nowelizującego należy wskazać jednostkę redakcyjną projektu oraz jednostkę redakcyjną zmienianego aktu prawnego.

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga <sup>1)</sup>	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
2	Pracodawcy RP	Uwaga ogólna	<p>sformułowanie wprowadza jednak niespójność terminologiczną, gdyż wyraźnie oddziela pojęcie „bunkierki” od ustawowej definicji „punktu bunkrowania LNG”.</p> <p>Wskazujemy na istotną lukę w krajowych regulacjach dotyczących wymogów technicznych dla punktów bunkrowania paliw alternatywnych innych niż LNG (np. biometanu). Brak jasnych wytycznych w zakresie dozoru technicznego, certyfikacji szkoleń czy struktury opłat może spowalniać rozbudowę infrastruktury i ograniczać synergię nowoczesnych technologii. Kluczowym punktem odniesienia powinny być tu ramy prawne Unii Europejskiej – w szczególności rozporządzenia AFIR, FuelEU Maritime oraz system EU ETS – które wyznaczają standardy rozwoju paliw niskoemisyjnych i infrastruktury w ramach sieci TEN-T.</p>	<p>Proponujemy rozważenie, by na poziomie ustawowym zostały określone zasady dotyczące bunkrowania wodoru, metanolu, amoniaku i syntetycznego metanu.</p>	
3	Pracodawcy RP	§ 2	<p>Analizowany przepis wprowadza podział punktów bunkrowania LNG na trzy kategorie: mobilne, z innych jednostek pływających oraz stałe. Choć doprecyzowanie definicji legalnej w rozporządzeniu jest krokiem w dobrym kierunku, kluczowe kwestie powinny zostać rozstrzygnięte na poziomie ustawowym. Obecna regulacja (art. 29 ust. 2 ustawy o elektromobilności) nie upoważnia bowiem ministra do definiowania rodzajów tych punktów w akcie wykonawczym.</p> <p>Ponadto, aktualne przepisy generują niepotrzebny dualizm kompetencyjny. Obecnie każdy punkt bunkrowania podlega dozorowi Transportowego Dozoru Technicznego (TDT), podczas gdy jednostki pływające (statki-bunkierki) oraz ich wyposażenie są już nadzorowane przez instytucje klasyfikacyjne na podstawie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz norm międzynarodowych (m.in. kodeksy IMO i IGF). W związku z tym postulujemy wyłączenie bunkierek spod nadzoru TDT i wprowadzenie w ustawie wyraźnego odesłania do przepisów o bezpieczeństwie morskim, aby uniknąć dublowania procedur.</p>	<p>Apelujemy, by w pierwszej kolejności problematyka punktów bunkrowania LNG została uregulowana na poziomie ustawowym, m.in. poprzez wskazanie rodzajów punktów bunkrowania i uporządkowanie dokumentów ich dotyczących. W naszej ocenie zmiany te w znacznym stopniu będą rzutowały na treść rozporządzenia.</p> <p>Postulujemy, by na poziomie ustawy:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) zmodyfikować definicję legalną punktu bunkrowania LNG/bioLNG,</li> <li>2) wprowadzić odrębną definicję bunkierki LNG/bioLNG i operatora bunkierki,</li> <li>3) wskazać, że operator bunkierki odpowiada wyłącznie za własne załogi, a szkolenia załogi statku pozostają w gestii armatora</li> <li>4) zwolnienie bunkierek z badań TDT i odesłanie do zasad określonych w ustawie o bezpieczeństwie morskim,</li> <li>5) wskazanie, że istnieje jedna uniwersalna ocena ryzyka dla wszystkich nabrzeży i wszystkich bunkierek spełniających normy klasyfikacyjne.</li> </ol>	

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga <sup>1)</sup>	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
4	Pracodawcy RP	§ 2	Doprecyzowanie w § 2, że punkty bunkrowania służą do dostarczania LNG (w tym biometanu), jest zbędnym powieleniem definicji zawartej w ustawie. Taka niekonsekwencja redakcyjna w projekcie rozporządzenia może prowadzić do błędnych wniosków: skoro w przepisach dotyczących instrukcji operacyjnych (§ 5) wspomina się wyłącznie o LNG, powstaje wątpliwość, czy wymogi te obejmują również bioLNG. Zmiany o charakterze doprecyzującym nie powinny być wprowadzane wybiórczo, jeśli dany termin jest już zdefiniowany na poziomie wyższego aktu prawnego.	Proponujemy usunięcie w § 2 rozporządzenia sformułowania „w tym pochodzący z biometanu”.	
5	Pracodawcy RP	§ 2 pkt 1	W celu zapewnienia przejrzystości przepisów, postulujemy modyfikację definicji mobilnego punktu bunkrowania, tak aby była ona w pełni spójna z treścią uzasadnienia do rozporządzenia:  „Do mobilnego punktu bunkrowania nie są zaliczane całe autocysterny, a jedynie kompletne urządzenia służące do przeprowadzenia operacji bunkrowania. Zbiorniki magazynowe i transportowe stanowiące część autocysterny podlegają wymaganiom określonym odpowiednio w ADR, RID, ADN lub IMDG, więc podlegają one kontroli TDT na podstawie odrębnych przepisów.”	Proponujemy uzupełnienie definicji:  „mobilny punkt bunkrowania - przewoźne lub mobilne kompletne urządzenie lub kompletny zespół urządzeń służących do zaopatrywania jednostek pływających w skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu; do mobilnego punktu bunkrowania nie są zaliczane same cysterny, a jedynie kompletne urządzenia służące do przeprowadzenia operacji bunkrowania”.	
6	Pracodawcy RP	§ 4 ust. 1	W Rozdziale 2. sformułowano szczegółowe zasady bezpiecznego użytkowania punktów bunkrowania. W § 4 wskazano konkretne wymogi dla punktów mobilnych oraz statych, podkreślając, że wykorzystywane w nich systemy do napełniania i opróżniania zbiorników (urządzenia NO) muszą być zgodne z rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 20 września 2006 r. Brak wyraźnego powołania się na te przepisy techniczne mógłby w praktyce prowadzić do niejasności interpretacyjnych.	Proponujemy dodanie w § 4 w ust. 1 punktu 4 w brzmieniu:  4) rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 20 września 2006 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego, jakim powinny odpowiadać urządzenia do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 34, z późn. zm.).	
7	Pracodawcy RP	§ 4 ust. 2	Projektowany przepis określa wymogi techniczne dla statków-bunkierów. Rekomendujemy jednak usunięcie tego zapisu, ponieważ kwestie te podlegają już nadzorowi instytucji klasyfikacyjnych i są wyczerpująco uregulowane w ustawie o bezpieczeństwie morskim.	Proponujemy uchylene przepisu i uregulowanie materii statków – bunkierów na poziomie ustawy.	

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga <sup>1)</sup>	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
8	Pracodawcy RP	§ 5 i 6	<p>Projektowane przepisy wprowadzają nowy dokument – instrukcję operacyjną (sporządzaną przez operatora zgodnie z § 5, § 6 i § 7). Budzi to uzasadnione wątpliwości, czy nie mamy do czynienia ze zbędną biurokracją. Obowiązująca ustawa wymaga już sporządzania oceny ryzyka oraz planu bunkrowania. Zakres danych wymaganych w nowej instrukcji (np. parametry techniczne, rok budowy, schematy) pokrywa się z charakterystyką punktu, która i tak musi znaleźć się w planie bunkrowania.</p> <p>Rozporządzenie jako akt wykonawczy powinno jedynie precyzować sposób realizacji obowiązków ustawowych, a nie nakładać na operatorów zupełnie nowe zadania. Operatorzy nie powinni dowiadywać się o dodatkowych obciążeniach dokumentacyjnych dopiero z przepisów szczegółowych niższego rzędu.</p> <p>Istnieje niespójność terminologiczna między projektem a ustawą o elektromobilności. Art. 28 ust. 2 ustawy wspomina o instrukcji eksploatacji przygotowanej przez producenta. Tymczasem rozporządzenie wprowadza instrukcję operacyjną tworzoną przez operatora. Nie jest jasne, czy dokumenty te mają się uzupełniać, czy są tożsame, co może prowadzić do paraliżu interpretacyjnego przy badaniach TDT.</p> <p>Struktura § 5 i § 6 jest nieefektywna. Zamiast powiełać niemal identyczne wymogi dla różnych typów punktów bunkrowania, należałoby ująć je wspólnie, wskazując jedynie ewentualne wyłączenia. Obecne odesłania (np. w § 6 do § 5) są mylące, ponieważ odnoszą się do innych kategorii punktów. Bardziej poprawne byłoby zastosowanie formuły o „odpowiednim stosowaniu” przepisów.</p> <p>Ponadto wiele wymaganych informacji (np. masa całkowita punktu bunkrowania czy nieprecyzyjny „rodzaj prądu”) wydaje się zbędnych z punktu widzenia bezpieczeństwa operacyjnego.</p>	<p>Projektowane rozwiązania niepotrzebnie dublują wymogi ustawowe w zakresie dokumentacji technicznej – czyli te które powinny wynikać z „Oceny ryzyka” czy „Planu bunkrowania”.</p> <p>Proponujemy usunięcie wymogu sporządzania i zatwierdzania przez operatora punktu bunkrowania dodatkowego dokumentu, jakim jest „Instrukcja operacyjna”. Wprowadzenie nowego obowiązku dla operatorów punktów bunkrowania stanowi materię regulowaną ustawowo.</p> <p>Proponujemy, by na poziomie ustawy została określona delegacja dla właściwego ministra do wydania w drodze rozporządzenia wzoru „Planu bunkrowania”, który zawierałby te wszystkie informacje, które Projektodawca próbuje doprecyzować w „Instrukcji operacyjnej”.</p> <p>Rewizji należy poddać także art. 28 ust. 2, zgodnie z którym istnieje dokument w postaci „Instrukcji eksploatacji”, sporządzany przez producenta, a także zweryfikować, czy w przypadku punktu bunkrowania możemy mówić o producencie.</p>	

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga <sup>1)</sup>	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
9	Pracodawcy RP	§ 12 i nast. (rozdział 3)	<p>Optymalnym w naszej ocenie rozwiązaniem byłoby opracowanie jednolitego wzoru planu bunkrowania. Taki uniwersalny wzór, określony na poziomie rozporządzenia (po uprzedniej nowelizacji ustawy), zapewniłby standaryzację dokumentacji i realnie podniósł poziom bezpieczeństwa, eliminując chaos prawny.</p> <p>Przepis ten definiuje typy badań technicznych przewidzianych dla punktów bunkrowania. Podtrzymując wcześniejszą argumentację, postulujemy wyłączenie z tego obowiązku punktów zlokalizowanych na jednostkach pływających. Wynika to z faktu, że nadzór nad statkami i ich przeglądy techniczne leżą w kompetencjach instytucji klasyfikacyjnych, a nie Transportowego Dozoru Technicznego (TDT).</p>	Postulujemy wyłączenie punktów bunkrowania z innych jednostek pływających z regulacji rozdziału 3. (§ 12 i nast.).	
10	Pracodawcy RP	§ 12 i nast. (rozdział 3)	<p>Zgodnie z § 12 punkty bunkrowania mają podlegać badaniom technicznym: wstępnym, okresowym oraz doraźnym (eksploatacyjnym, poawaryjnym i powypadkowym). Wątpliwość budzi fakt, że kontrole TDT mają opierać się na „instrukcji operacyjnej”, której zasadność wprowadzenia kwestionowano już we wcześniejszych uwagach.</p> <p>Ponadto treść § 15, określająca przesłanki wykonywania poszczególnych badań, stanowi niemal dosłowne powtórzenie zapisów ustawy (art. 28 ust. 2), co narusza zasady techniki prawodawczej. Dodatkowym problemem jest niespójność terminologiczna – ustawa posługuje się ogólniejszymi pojęciami niż rozporządzenie, co w praktyce może utrudniać operatorom ustalenie, który rodzaj badania i w jakim terminie powinni zgłosić do TDT.</p>	<p>Proponujemy ponowne zweryfikowanie terminologii dotyczącej badań technicznych pod kątem ogólnych przepisów regulujących tę materię na poziomie ustawowym.</p> <p>Projektowane przepisy zawierają powtórzenia przepisów ustawowych, a niekiedy bardziej szczegółowo mówią o rodzajach badań, powodując praktyczną wątpliwość u operatora punktu, jakie terminy ma stosować np. przy złożeniu wniosku do TDT.</p>	
11	Pracodawcy RP	§ 19 i 20	<p>Projektowane przepisy dotyczące szkoleń z zakresu bezpieczeństwa bunkrowania odwołują się do standardów międzynarodowych (kodeksy IGC i IGF), które dotyczą personelu jednostek pływających. Pomijają one jednak specyfikę bunkrowania metodą pojazd-statek, gdzie kluczową rolę odgrywa kierowca cysterny. Obecne brzmienie § 19 może sugerować, że</p>	<p>Postulujemy, by przepisy doprecyzować w kierunku specyfikacji szkoleń dla kierowców cystern, a także usunięcie sformułowań, że szkolenia obejmują „wymagania określone w przepisach prawa”.</p> <p>Proponujemy dodanie przepisu, z którego będą wynikały wymagane szkolenia /</p>	

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga <sup>1)</sup>	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
12	Pracodawcy RP	§ 20 ust. 2 pkt 2	<p>kierowca powinien posiadać takie same kwalifikacje jak załoga statku, co jest założeniem błędnym.</p> <p>Z kolei § 20 ust. 2, wprowadzający dodatkowe wymogi dla mobilnych punktów bunkrowania, jest sformułowany wadliwie. Odesłanie do ogólnie pojętych „przepisów prawa” narusza zasady poprawnej legislacji ze względu na brak precyzji, natomiast przywołanie normy EN ISO 20519 nie odnosi się bezpośrednio do kompetencji kierowców. Aby uniknąć rozbieżności interpretacyjnych, postuluje się jednoznaczne wskazanie, że od kierowcy wymagane są uprawnienia do napętniania i opróżniania zbiorników transportowych dla towarów niebezpiecznych klasy 2.</p> <p>Zapis nakładający obowiązek szkolenia kierowców w zakresie „procedur i dokumentów opracowanych przez operatora jednostki pływającej” budzi poważne wątpliwości interpretacyjne. Brak definicji pojęcia „operator jednostki pływającej” oraz nieprecyzyjne określenie charakteru wymaganej dokumentacji sprawiają, że przepis ten jest niejasny. W konsekwencji może on tworzyć nieuzasadnione bariery w procesie szkolenia kierowców cystern obsługujących mobilne punkty bunkrowania.</p>	<p>uprawnienia dla kierowcy cysterny (Uprawnienia do napętniania i opróżniania zbiorników transportowych dla towarów niebezpiecznych klasy 2).</p> <p>Przepis uznajemy za zbędny i proponujemy jego usunięcie.</p>	