

Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy o dozorze technicznym oraz ustawy o transporcie kolejowym Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu, Ministerstwo Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Anna Górka, Departament Kolejnictwa, Ministerstwo Infrastruktury, tel. (022) 522 57 37 email: Anna.Gorka@mi.gov.pl	Data sporządzenia 08.10.2021 Źródło: Nr w wykazie prac UD279
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność nowelizacji ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2021 r. poz. 272) i ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.) wynika ze zgłaszanych sygnałów dotyczących planów budowy pierwszych urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych, a także innych, które obecnie nie są używane w transporcie linowo-terenowym czy kolejowym, a tym samym konieczności uregulowania nadzoru nad ww. urządzeniami w przepisach prawa.

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

Zasadniczym celem projektowanej ustawy jest stworzenie ram regulacyjnych dla nowego rodzaju publicznego transportu zbiorowego, tj. urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie (tzw. monorail) lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych. Proponuje się, aby ww. urządzenia zostały objęte dozorem technicznym wykonywanym przez Transportowy Dozór Techniczny, dlatego też należy wyłączyć stosowanie do nich przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Nie ma możliwości osiągnięcia celu za pomocą innych środków niż zmiany wskazanych ustaw.

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

Każdy z krajów OECD/UE samodzielnie określa sposób sprawowania nadzoru nad bezpieczeństwem technicznym maszyn i urządzeń. W większości krajów UE dozór techniczny nad maszynami i urządzeniami, które stwarzają zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia i środowiska, jest sprawowany przez niezależne od Państwa jednostki inspekcyjne bądź w formule trzeciej bądź też drugiej strony. Tylko w nielicznych krajach, takich jak Estonia, Rumunia, Bułgaria jest model polski, w których to dozór nad bezpieczeństwem urządzeń sprawuje Państwo.

Kolej jednoszynowa występuje niemal na każdym kontynencie. Obecnie eksploatowanych jest około 56 linii kolei jednoszynowej (Niemcy, Włochy, Anglia, USA, Australia), z czego aż 26 zlokalizowanych jest Azji (m.in. w Japonii i Korei Południowej). W ostatnim czasie zainteresowanie rozwiązaniami tego środka transportu znacznie wzrosło – prawie 30 nowych linii kolei jednoszynowej jest w trakcie budowy, testów, w fazie planowania koncepcyjnego lub oczekuje na budowę.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Transportowy Dozór Techniczny (TDT)	1	Minister Infrastruktury	Objęcie dozorem technicznym dodatkowego rodzaju urządzeń nie ma znacznego wpływu na działania TDT mając na uwadze dotychczasowy zakres obowiązków i zadań TDT
Podmioty eksploatujące kolejki nadziemne	Co najmniej 1	Zapytania z urzędów miast, od potencjalnych projektantów i wykonawców	Objęcie pełnym dozorem technicznym i poddawanie urządzeń badaniom technicznym okresowym jeden raz w roku

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

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz na podstawie §52 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 ustawy, z chwilą przekazania do uzgodnień i konsultacji

publicznych zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt w ramach konsultacji publicznych i opiniowania zostanie przekazany następującym podmiotom:

1. Polskie Koleje Państwowe S.A.,
2. Związek Samorządów Polskich,
3. Związek Powiatów Polskich,
4. Związek Miast Polskich,
5. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
6. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego.

Na zgłoszenie uwag ww. podmioty będą miały 14 dni od otrzymania informacji o zamieszczeniu projektu w Biuletynie Informacji Publicznej.

Omówienie wyników konsultacji publicznych zostanie przedstawione w załączonym do projektu ustawy Raporcie z konsultacji publicznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2021 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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0,0 018 3	0,0 018 3	0,0 018 3	0,0 018 3	0,0 018 3	0,0 018 3	0,0 018 3	0,0 018 3	0,0 018 3	0,0 018 3	0,0 018 3	0,0183
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TDT	0,0 043	0,0 043	0,0 043	0,0 043	0,0 043	0,0 043	0,0 043	0,0 043	0,0 043	0,0 043	0,0 043	0,043
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TDT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TDT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	TDT jest samofinansującą się osobą prawną działającą na podstawie ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym. Skarb państwa nie odpowiada na za zobowiązania jednostki dozoru technicznego jaka jest TDT. Zgodnie z art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym za czynności jednostek dozoru technicznego pobierane są opłaty. Mając na uwadze powyższe wykazane dochody TDT stanowią przewidywane dochody z tytułu pobieranych opłat za czynności TDT wykonywane w zakresie urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszającymi się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych, innych niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym. Jednocześnie, zgodnie z art. 61 ww. ustawy, 30% zysku netto TDT przeznacza się na wpłatę do budżetu. Niezależnie od powyższego, w związku z tym, że projektowane przepisy dotyczą planowanej budowy urządzeń typu monorail wykazane dochody są orientacyjne, a ich wielkość będzie uzależniona od liczby urządzeń podlegających faktycznie dozorowi technicznemu.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Urządzenia do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie (tzw. monorail) lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych, zgodnie z art. 4 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, stanowią jednocześnie urządzenia techniczne mogące stwarzać zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia i środowiska wskutek wyzwolenia energii potencjalnej lub kinetycznej przy przemieszczaniu ludzi lub ładunków w ograniczonym zasięgu.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe								
		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	Podniesienie poziomu bezpieczeństwa podczas eksploataowania urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie (tzw. monorail) lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych, a w konsekwencji zwiększona ochrona życia i zdrowia ludzkiego.						
	(dodaj/usuń)							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Przedsiębiorcy będą ponosili koszty czynności dozoru technicznego wykonywanych przez TDT w zakresie urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszającymi się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych, innych niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym. Ze względu na brak obecnie takich urządzeń nie ma możliwości określenia szczegółowo skutków finansowych w tym zakresie. Przewiduje się, że koszty te będą wynosiły ok. 0,0043 mln zł. rocznie. Brak wpływu projektowanej regulacji na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.						
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
☒ nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy				
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: ...				☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: ...				
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.				☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy				
Komentarz:								
9. Wpływ na rynek pracy								

Brak		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☒ środowisko naturalne ☒ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne: ...	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☒ zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Przepisy projektowanej ustawy będą wykonywane bezpośrednio po jej wejściu w życie, tj. 14 dni od jej ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Brak konieczności ewaluacji efektów projektu		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
1. Rozporządzenie Rady Ministrów zmieniające rozporządzenie w sprawie rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu, 2. Rozporządzenie Ministra Rozwoju, Pracy i Technologii w sprawie wysokości opłat za czynności jednostek dozoru technicznego.		