

<p>Nazwa projektu: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie opłat pobieranych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące: Ministerstwo Infrastruktury Ministerstwo Finansów</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu: Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu: Maciej Sofiński, p.o. Naczelnika Wydziału, Departament Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury, tel. 22 630 14 98, e-mail: Maciej.Sofinski@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia: 16.04.2021 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac: 123</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W związku z uchwaleniem ustawy z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. ..) w zakresie wdrażającym tzw. część techniczną IV pakietu kolejowego, zmianie ulegnie katalog zadań realizowanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Prezes UTK). W miejsce dotychczasowych certyfikatów bezpieczeństwa w części A i B wydawane będą jednolite certyfikaty bezpieczeństwa, natomiast zamiast zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych Prezes UTK wydawać będzie zezwolenia na ich wprowadzenie do obrotu. Projekt ustawy wprowadza również zmiany w zakresie maksymalnych stawek opłat, które będą wyrażone w PLN, a nie jak dotychczas w EUR.

Istnieje konieczność wydania nowego rozporządzenia na podstawie art. 16 ust. 3 ustawy, które określi szczegółowe wysokości opłat w zależności od pracochłonności konkretnej sprawy, z uwzględnieniem maksymalnych stawek określonych w ustawie.

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

Ze względu na uregulowanie omawianej materii wyłącznie w przepisach powszechnie obowiązującego prawa, nie rozważano innych wariantów interwencji – tylko legislacyjną.

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

Sposób unormowania opłat za czynności krajowych organów ds. bezpieczeństwa (taką rolę pełni w Polsce Prezes UTK) w poszczególnych krajach nie jest regulowany przepisami unijnymi. Państwa dysponują zatem swobodą decyzyjną dotyczącą kształtowania tych przepisów.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Certyfikowani przewoźnicy kolejowi	124	Europejska Baza Danych Interoperacyjności i Bezpieczeństwa (ERADIS)	<ul style="list-style-type: none"> Zastąpienie opłat za certyfikaty bezpieczeństwa w części A i B opłatami za jednolite certyfikaty bezpieczeństwa Modyfikacja stawek i zasad pobierania opłat w stosunku do obecnie obowiązujących
Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej	11	UTK	<ul style="list-style-type: none"> Modyfikacja stawek i zasad pobierania opłat w stosunku do obecnie obowiązujących
Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM)	175	UTK	<ul style="list-style-type: none"> Rozszerzenie obowiązku certyfikacji na wszystkie ECM Modyfikacja stawek i zasad pobierania opłat w stosunku do obecnie obowiązujących
Dysponenci pojazdów kolejowych	343	Rejestr oznaczeń dysponenta Agencji Kolejowej Unii Europejskiej	<ul style="list-style-type: none"> Modyfikacja zasad pobierania opłat w stosunku do obecnie obowiązujących
Producenci taboru kolejowego	10	UTK	<ul style="list-style-type: none"> Zastąpienie opłat za zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji opłatami za zezwolenie na wprowadzenie do obrotu Modyfikacja stawek i zasad pobierania opłat w stosunku do obecnie obowiązujących
Podmioty posiadające świadectwo bezpieczeństwa	720	UTK	<ul style="list-style-type: none"> Modyfikacja zasad pobierania opłat w stosunku do obecnie obowiązujących
Jednostki notyfikowane	8	UTK	<ul style="list-style-type: none"> Modyfikacja stawek i zasad pobierania opłat w stosunku do obecnie obowiązujących
Jednostki wyznaczone	3	UTK	<ul style="list-style-type: none"> Wprowadzenie opłaty za nową czynność związaną z wyznaczeniem jednostki przez Prezesa UTK

JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0,2	0,65	0,2	0,35	0,7	0,4	0,65	0,2	0,35	0,7	4,3
budżet państwa	0	0,2	0,65	0,2	0,35	0,7	0,4	0,65	0,2	0,35	0,7	4,3
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	Opłaty od wnioskodawców.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Informację o kosztach wdrożenia proponowanych przepisów opracowano na podstawie danych pozyskanych z Urzędu Transportu Kolejowego, które bazują na prognozach zachowania się uczestników rynku (m.in. w zakresie liczby składanych wniosków). Z uwagi na niepewność związaną z trwającą epidemią COVID-19 szacunki należy traktować orientacyjnie, gdyż część podmiotów może decydować się na ograniczenie zakresu prowadzonej działalności.</p> <p>Zmienna wysokości dodatkowych wpływów do budżetu w poszczególnych latach wynika z pięcioletniego cyklu certyfikacji. W pierwszym roku obowiązywania przepisów szacowane wpływy obniżono o 50% z uwagi na okresy przejściowe związane z wejściem w życie rozporządzenia.</p> <p>W wyniku wejścia w życie projektowanego rozporządzenia zakładany jest wzrost wpływów do budżetu z następujących tytułów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedłużenie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa (dotychczas opłaty w tym obszarze wynosiły średnio około połowy opłat za wydanie dokumentu po raz pierwszy); 2) wydanie, przedłużenie i zmiana certyfikatów ECM, w tym również w przypadku gdy certyfikacja ECM realizowana jest w ramach uzyskiwania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa (wzrost wpływów nie wynika bezpośrednio z modyfikacji stawki opłaty, lecz z rozszerzenia obowiązku certyfikacji na podmioty zajmujące się utrzymaniem innych pojazdów niż wagony towarowe); 3) wydanie, przedłużenie i zmiana certyfikatów w zakresie funkcji utrzymania (czynności dotychczas nieobjęte opłatami); 4) wydanie zezwoleń na wprowadzenie do obrotu pojazdu kolejowego (wprowadzenie nowych trybów uzyskania zezwolenia). <p>Jednocześnie wpływy budżetowe ulegną zmniejszeniu z uwagi na rezygnację z opłat dotyczących wydawania decyzji stwierdzających obowiązek uzyskania nowego zezwolenia na wprowadzenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji oraz z tytułu wyrejestrowania pojazdu kolejowego.</p> <p>Pozostałe opłaty pozostają bez zmian lub ich wpływ na ogólne dochody budżetowe jest znikomy.</p>

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

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 2020 r.)	Duże przedsiębiorstwa	0	-0,12	-0,455	-0,06	-0,49	-0,49	-3,01
	Sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	-0,06	-0,195	-0,06	-0,21	-0,21	-1,29
W ujęciu niepieniężnym	Duże przedsiębiorstwa	• Przejrzysty system opłat za czynności wykonywane przez Prezesa UTK, za które są pobierane opłaty (brak ryzyka kursowego, opłata znana z góry)						
	Sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
Niemierzalne		-						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		<p>Zyski budżetu państwa to jednocześnie wydatki po stronie podmiotów gospodarczych, stąd kwoty w pkt 6 i 7 OSR powinny się bilansować.</p> <p>Ponadto przyjęto założenie, że ok. 30% opłat uiszczanych jest przez podmioty należące do sektora małych i średnich przedsiębiorstw (MSP). Przykładowo według danych z bazy ERADIS, niemal 70% polskich przewoźników kolejowych jest kwalifikowanych jako MSP. Nie oznacza to jednak, że analogiczna część opłat wpływających do budżetu państwa jest ponoszona właśnie przez ten sektor, gdyż przykładowo relatywnie najwięcej inwestycji w nowy lub modernizowany tabor,</p>						

realizują podmioty największe, które tym samym ponoszą znacznie większy ciężar opłat. Z tego względu przyjęto wspomniane na wstępie założenie o 30% udziale sektora MSP w opłatach za czynności Prezesa UTK.

Brak wpływu 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

Rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.

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

Rozporządzenie wejdzie w życie z dniem wejścia w życie ustawy z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym.

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