



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
IX kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM-0610-10-22

**Druk nr 1999**

Warszawa, 4 lutego 2022 r.

Pani  
Elżbieta Witek  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowna Pani Marszałek*

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o zmianie ustawy o dozorze technicznym  
oraz ustawy o transporcie kolejowym.**

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

*Z poważaniem*

Mateusz Morawiecki

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

---

Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

---



## U S T A W A

z dnia

### **o zmianie ustawy o dozorze technicznym oraz ustawy o transporcie kolejowym**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2021 r. poz. 272 i 2269) w art. 44 w ust. 1 w pkt 1 w lit. f średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. g w brzmieniu:

„g) urządzeniami do przewozu osób lub rzeczy poruszającymi się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związanymi z tym przewozem urządzeniami technicznymi, innymi niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym;”.

**Art. 2.** W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984) w art. 3 w ust. 1 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) transportu wykonywanego z wykorzystaniem urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związanych z tym przewozem urządzeń technicznych, innych niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym.”.

**Art. 3.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

## UZASADNIENIE

Konieczność nowelizacji ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2021 r. poz. 272, z późn. zm.) i ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984) wynika ze zgłaszanych sygnałów dotyczących planów budowy pierwszych urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie (tzw. monorail) lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych, a także innych, które obecnie nie są używane w transporcie linowo-terenowym czy kolejowym.

Zasadniczym celem projektowanej ustawy jest wprowadzenie podstawowych regulacji dotyczących urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie (tzw. monorail) lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych, a także innych, które obecnie nie są używane w transporcie linowo-terenowym czy kolejowym. Dzięki projektowanym rozwiązaniom będzie możliwe rozpoczęcie procesu realizacji przedsięwzięć m.in. typu monorail. Aktualnie ze względu na brak przepisów w przedmiotowym zakresie jest to niemożliwe. Projektowane regulacje zakładają rozszerzenie kompetencji Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego o wykonywanie dozoru technicznego nad urządzeniami do przewozu osób lub rzeczy poruszającymi się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związanymi z tym przewozem urządzeniami technicznymi, innymi niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym.

Wprowadzenie projektowanych rozwiązań wpłynie na efektywność transportu publicznego, który ma ogromne znaczenie nie tylko dla jakości życia osób z niego korzystających. Sprawny, szybki, niskoemisyjny, ekologiczny, bezkolizyjny i konkurencyjny cenowo transport to wymierna korzyść także dla samorządu. Transport taki przyczynia się bowiem do znaczącego podniesienia atrakcyjności miasta dla potencjalnych inwestorów i podmiotów decydujących o miejscu prowadzenia działalności gospodarczej. W konsekwencji rozwiązanie technologiczne, gwarantujące szybki transport publiczny, odciążające często już niewydolne tradycyjne metody transportowe, udrażniające ruch kołowy w obrębie granic miasta i niekolidujące z już istniejącymi ciągami komunikacyjnymi, jest szansą na ekspansywny rozwój miasta. Takim rozwiązaniem, oprócz nadzwyczaj drogiego w budowie i utrzymaniu metra, jest tzw. monorail, tj. środek transportu poruszający się na jednej szynie,

po torach położonych na estakadach i przebiegających ponad terenem zabudowanym i istniejącymi ciągami komunikacyjnymi. Budowa infrastruktury monoraila, z uwagi na fakt, że wykorzystuje się w nim tor w postaci jednej szyny ułożony na estakadach, nie wymaga bowiem znaczących i rozległych robót ziemnych, które charakteryzują budowę metra, a w rezultacie jest znacznie tańsza i szybsza. Ponadto przyjęcie takiego rodzaju transportu nie ingeruje w strukturę miejską tak mocno, jak tradycyjne, naziemne środki transportu. Dodatkową zaletą jest fakt, że jego eksploatacja odbywa się na wydzielonej infrastrukturze. W konsekwencji nie musi się on zatrzymywać na światłach i skrzyżowaniach, co radykalnie skraca czas przejazdu tym środkiem transportu. Nie istnieje też ryzyko zderzenia z innymi pojazdami. Względem metra kolej jednoszynowa ma jeszcze tę przewagę, że nie wymaga instalacji zaawansowanych systemów wentylacji i może być zrealizowana tam, gdzie warunki geologiczne czy urbanistyczne nie pozwalają na realizację linii metra albo znacząco utrudniają i zwiększają koszty jego budowy i eksploatacji (np. obszary w bezpośrednim sąsiedztwie cieków wodnych). Rozwiązanie takie jest szczególnie korzystne dla inwestycji przeprowadzanych wyłącznie ze środków samorządowych. Zbudowanie i eksploatacja sieci monorail z jednej strony obniży koszty transportu (tak dla miasta, jak i dla użytkowników tej formy transportu), a z drugiej znacząco przyspieszy ten transport, nie ingerując w dotychczasową infrastrukturę drogową. Monorail to także korzyść dla miasta, które stosunkowo niskim kosztem może podnieść komfort życia swoich mieszkańców. Równie istotną zaletą będzie poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Monorail nie będzie bowiem uczestniczył w zwykłym ruchu drogowym (jak np. autobus, tramwaj czy trolejbus), co zminimalizuje ryzyko kolizji i wypadków z udziałem tego typu transportu, a w konsekwencji zwiększy bezpieczeństwo pasażerów i zmniejszy szkody w mieniu.

Kolej jednoszynowa występuje na każdym kontynencie na świecie, nie licząc Antarktydy. Obecnie eksploatowanych jest około 56 linii kolei jednoszynowej, z czego aż 26 zlokalizowanych jest w Azji. 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.

Kolej jednoszynowa to rodzaj środka transportu wykorzystującego do przewozu pasażerów lub towarów pojazdy poruszające się po jednej szynie. Szyna stanowi konstrukcję belkową, wykonaną z betonu (sprężonego) lub ze stali, która jest podparta na stosunkowo gęsto rozmieszczonych konstrukcjach wsporczych, tworząc estakadę. Rozwiązanie to umożliwia prowadzenie trasy kolei jednoszynowej nad obszarami silnie zurbanizowanymi, tj. w wielkich miastach i aglomeracjach miejskich. Pojazdy kolei jednoszynowej mogą być podwieszane do szyny (belki) lub oparte na niej siodłowo, stąd wyróżnia się dwa typy kolei: podwieszaną i siodłową. Linie kolei jednoszynowej (typu podwieszanego, jak i siodłowego) składają się najczęściej z dwóch torów (po jednym w każdym kierunku) i są całkowicie bezkolizyjne. Do kolei nadziemnych można również zaliczyć pociągi Maglev, jednak biorąc pod uwagę brak fizycznego kontaktu pojazdu z szyną (lewitacja magnetyczna), brak zjawiska tarcia koła-szyna oraz oporu toczenia, jak również znacznie większe prędkości (400–500 km/h), kolei magnetycznej nie można zakwalifikować jako kolei jednoszynowej, stąd w projekcie przedmiotowej ustawy systemy te zostały wymienione oddzielnie.

Wprowadzenie do obecnie obowiązujących przepisów prawa podstawowych regulacji dotyczących ww. urządzeń jest pierwszym niezbędnym krokiem do umożliwienia zainicjowania prac nad tego rodzaju transportem w Polsce. Ze względu na brak występowania w Polsce poszczególnych rozwiązań co do typu monorail trudno jest aktualnie przesądzać i definiować ostateczne rozwiązania techniczne co do kształtu monorail. Działanie to z pewnością ograniczyłoby funkcjonalność manoraila oraz zmniejszyło ilość podmiotów ewentualnie zainteresowanych realizacją tego typu przedsięwzięć, co byłoby sprzeczne z ideą wdrożenia monoraila w Polsce. Przewiduje się, że po powstaniu pierwszych systemów monorail w Polsce, na podstawie doświadczeń zebranych z ich wdrożenia i eksploatacji, kolejnym krokiem będzie ustanowienie bardziej szczegółowych wymogów technicznych dla powstających systemów tego typu.

Z uwagi na to projekt ustawy zakłada, że monorail pod względem technicznym będzie podlegał dozorowi technicznemu wykonywanemu przez Transportowy Dozór Techniczny.

Należy wskazać, że zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym dozorowi technicznemu podlegają urządzenia techniczne w toku

ich projektowania, wytwarzania, w tym wytwarzania materiałów i elementów, naprawy i modernizacji, obrotu oraz eksploatacji. Urządzeniem technicznym jest urządzenie, które może stwarzać zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia i środowiska wskutek rozprężenia cieczy lub gazów znajdujących się pod ciśnieniem różnym od atmosferycznego, wyzwolenia energii potencjalnej lub kinetycznej przy przemieszczaniu ludzi lub ładunków w ograniczonym zasięgu, rozprzestrzeniania się materiałów niebezpiecznych podczas ich magazynowania lub transportu (art. 4 pkt 1 ww. ustawy). Zgodnie z art. 40 ww. ustawy Urząd Dozoru Technicznego wykonuje dozór techniczny nad urządzeniami technicznymi objętymi przepisami ustawy oraz nad urządzeniami do odzyskiwania par paliwa, z wyłączeniem urządzeń podlegających dozorowi technicznemu specjalistycznych jednostek dozoru technicznego. Jedną ze specjalistycznych jednostek dozoru technicznego jest Transportowy Dozór Techniczny podległy ministrowi właściwemu do spraw transportu. Biorąc pod uwagę dotychczasowy zakres zadań, jak również wiedzę i doświadczenie pracowników TDT w zakresie dozoru technicznego, w szczególności nad osobowymi i towarowymi kolejami linowymi, jest to najwłaściwsza jednostka również do wykonywania dozoru technicznego nad urządzeniami do przewozu osób lub rzeczy poruszającymi się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych, innymi niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym. Z uwagi na powyższe przepisy dotyczące zakresu działania Transportowego Dozoru Technicznego, tj. art. 44 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym, zostały uzupełnione o kompetencję do wykonywania dozoru technicznego nad urządzeniami do przewozu osób lub rzeczy poruszającymi się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związanymi z tym przewozem urządzeniami technicznymi, innymi niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym.

Jak wskazano powyżej głównym założeniem projektowanej ustawy nie jest wprowadzenie konkretnych rozwiązań technicznych, jakie te urządzenia miałyby spełniać. Warto nadmienić, że w chwili obecnej brak jest regulacji prawnych, w tym przepisów technicznych, na poziomie Unii Europejskiej, regulujących wymagania w zakresie budowy i eksploatacji przedmiotowych urządzeń. Jednocześnie należy podkreślić, że zgodnie z art. 8 ust. 6 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym, jeżeli dla danego urządzenia technicznego nie istnieją określone warunki

techniczne dozoru technicznego, wówczas te warunki są uzgadniane z organem właściwej jednostki dozoru technicznego.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że w celu umożliwienia wykonywania przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego kompetencji przyznanych projektowaną ustawą niezbędna będzie również zmiana aktu wykonawczego wydanego na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym, tj. rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2012 r. w sprawie rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu (Dz. U. poz. 1468), polegająca na dodaniu do katalogu urządzeń podlegających dozorowi technicznemu urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związanych z tym przewozem urządzeń technicznych, innych niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym. Ponadto, w związku z objęciem dozorem technicznym urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związanych z tym przewozem urządzeń technicznych innych niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym, zmiany będzie wymagało również rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 26 listopada 2010 r. w sprawie wysokości opłat za czynności jednostek dozoru technicznego (Dz. U. z 2016 r. poz. 696). Nowelizacja ww. rozporządzenia umożliwi pobieranie opłat za czynności jednostek dozoru technicznego związane z wyżej wymienionymi urządzeniami.

Jednocześnie w projekcie, w związku z wprowadzeniem powyższej regulacji, wyłączono stosowanie przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym do ww. urządzeń, dla zachowania spójności przepisów prawa i przekazania nadzoru nad tymi urządzeniami Transportowemu Dozorowi Technicznemu.

Ponadto należy wyjaśnić, że do organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób środkiem transportu poruszającym się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych, innym niż używany w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym, w publicznym transporcie zbiorowym mają zastosowanie przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1371, z późn. zm.). Dlatego dla zachowania spójności przepisów używane w procedowanym projekcie ustawy pojęcia są spójne z funkcjonującą już w art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym

transportie zbiorowym definicją „transportu innego szynowego”. W związku z powyższym, jak również mając na uwadze wyłączenie zastosowania przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym do transportu wykonywanego z wykorzystaniem urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związanych z tym przewozem urządzeń technicznych, innych niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym, warto także wskazać, że zgodnie z art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym publiczny transport zbiorowy z wykorzystaniem omawianych urządzeń będzie mógł być wykonywany przez operatora publicznego transportu zbiorowego lub przewoźnika spełniających warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób określone w ustawie z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2021 r. poz. 162, z późn. zm.). Z uwagi na powyższe, w związku z projektowanymi regulacjami, przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym nie wymagają zmiany.

Zgodnie z art. 3 projektowanej ustawy wejdzie ona w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia, stosownie do art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461).

Zgodnie z § 27 ust. 4 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 nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Należy zaznaczyć, że zawarte w projekcie regulacje stanowią wyłącznie o rozszerzeniu zakresu kompetencji Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie sprawowania dozoru technicznego nad urządzeniami do przewozu osób lub rzeczy poruszającymi się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związanymi z tym przewozem urządzeniami technicznymi, innymi niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym. W związku z powyższym projektowane przepisy nie określają specyfikacji technicznych, jak również nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu

notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U poz. 2039, z późn. zm.), zatem projektowana ustawa nie podlega notyfikacji.

Zgodnie z art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej.

Ponadto, stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt z chwilą przekazania do uzgodnień i konsultacji publicznych został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Przedkładany projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

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

<p><b>Nazwa projektu</b> Ustawa o zmianie ustawy o dozorze technicznym oraz ustawy o transporcie kolejowym</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu, Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Anna Górka, Departament Kolejnictwa, Ministerstwo Infrastruktury, tel. (022) 522 57 37 email: Anna.Gorka@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 08.10.2021 r. Aktualizacja 21.01.2021 r.</p> <p><b>Źródło</b> inicjatywa własna</p> <p><b>Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów</b> UD279</p>
---	--

## 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, z późn. zm.) i ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984) 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 wprowadzenie podstawowych regulacji dotyczących urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związanych z tym przewozem urządzeń technicznych, innych niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym, dzięki którym będzie możliwe rozpoczęcie procesu realizacji przedsięwzięć w zakresie tzw. monoraila. Projektowana regulacja zakłada rozszerzenie kompetencji Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego o wykonywanie dozoru technicznego nad urządzeniami do przewozu osób lub rzeczy poruszającymi się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związanymi z tym przewozem urządzeniami technicznymi, innymi niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym.

W związku z tym, że proponuje się, aby ww. urządzenia zostały objęte dozorem technicznym wykonywanym przez Transportowy Dozór Techniczny (TDT), 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 w 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
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 urzędów 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 ust. 1 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, został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

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

1. PKP S.A.,
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
3. PKP Energetyka S.A.,
4. PKP Intercity S.A.,
5. PKP Cargo S.A.,
6. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.,
7. PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.,
8. POLREGIO Sp. z o.o.,
9. Arriva RP Sp. z o.o.,
10. Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.,
11. Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o.,
12. Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.,
13. Koleje Małopolskie Sp. z o.o.,
14. Koleje Dolnośląskie S.A.,
15. Koleje Śląskie Sp. z o.o.,
16. Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o.,
17. Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.,
18. Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.,
19. CARGOTOR sp. z o.o.,
20. Instytut Kolejnictwa,
21. Forum Kolejowe – Railway Business Forum,
22. Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych,
23. Związek Pracodawców Kolejowych,
24. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
25. Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce,
26. Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP,
27. Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność”,
28. Federacja Związków Zawodowych Kolejarzy,
29. Krajowy Sekretariat Kolejarzy NSZZ „Solidarność” – 80,
30. Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych,
31. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
32. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców,
33. Konfederacja Lewiatan,
34. Fundacja Pro Kolej,
35. Klaster „Luxtorpeda 2.0”,
36. Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.,
37. Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego,
38. Związek Samorządów Polskich,
39. Związek Powiatów Polskich,
40. Związek Miast Polskich,
41. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej.

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

Omówienie wyników konsultacji publicznych zostało 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)
<b>Dochody ogółem</b>	0,00613	0,00613	0,00613	0,00613	0,00613	0,00613	0,00613	0,00613	0,00613	0,00613	0,00613	0,0613
budżet państwa	0,00183	0,00183	0,00183	0,00183	0,00183	0,00183	0,00183	0,00183	0,00183	0,00183	0,00183	0,0183
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TDT	0,0043	0,0043	0,0043	0,0043	0,0043	0,0043	0,0043	0,0043	0,0043	0,0043	0,0043	0,043
<b>Wydatki ogółem</b>	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
<b>Saldo ogółem</b>	0,00613	0,00613	0,00613	0,00613	0,00613	0,00613	0,00613	0,00613	0,00613	0,00613	0,00613	0,0613
budżet państwa	0,00183	0,00183	0,00183	0,00183	0,00183	0,00183	0,00183	0,00183	0,00183	0,00183	0,00183	0,0183
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TDT	0,0043	0,0043	0,0043	0,0043	0,0043	0,0043	0,0043	0,0043	0,0043	0,0043	0,0043	0,043
Źródła finansowania	TDT jest samofinansującą się osobą prawną działającą na podstawie ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym. Skarb państwa nie odpowiada za zobowiązania jednostki dozoru technicznego, jaką jest TDT. Zgodnie z art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze 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 poruszających się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związanych z tym przewozem urządzeń technicznych, innych niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym. Jednocześnie, zgodnie z art. 61 ww. ustawy, 30% zysku netto TDT przeznaczają 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 dozorcze 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	

W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
Niemierzalne		Podniesienie poziomu bezpieczeństwa podczas eksploatacji 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.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Przedsiębiorcy będą ponosili koszty czynności dozoru technicznego wykonywanych przez TDT w zakresie urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związanych z tym przewozem urządzeń technicznych, 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.</p> <p>Brak wpływu projektowanej regulacji na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.</p>	
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Brak.		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Przepisy projektowanej ustawy będą wykonywane bezpośrednio po jej wejściu w życie, tj. po upływie 14 dni od dnia 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.)**

-

## **RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH**

*projekt ustawy o zmianie ustawy*

*o dozorze technicznym oraz ustawy o transporcie kolejowym (UD279)*

### **1. Omówienie wyników przeprowadzanych konsultacji publicznych i opiniowania.**

Projekt ustawy został zamieszczony w dniu 13 października 2021 r. w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z chwilą skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych. Termin zgłaszania uwag określono na 14 dni od dnia doręczenia pisma informującego o rozpoczęciu konsultacji.

Projekt w ramach konsultacji publicznych projekt ustawy został przekazany następującym podmiotom:

1. PKP S.A.,
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
3. PKP Energetyka S.A.,
4. PKP Intercity S.A.,
5. PKP Cargo S.A.,
6. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.,
7. PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.,
8. POLREGIO Sp. z o.o.,
9. Arriva RP Sp. z o.o.,

10. Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.,
11. Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o.,
12. Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.,
13. Koleje Małopolskie Sp. z o.o.,
14. Koleje Dolnośląskie S.A.,
15. Koleje Śląskie Sp. z o.o.,
16. Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o.,
17. Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.,
18. Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.,
19. CARGOTOR sp. z o.o.
20. Instytut Kolejnictwa,
21. Forum Kolejowe – Railway Business Forum,
22. Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych,
23. Związek Pracodawców Kolejowych,
24. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
25. Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce,
26. Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP,
27. Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność”,
28. Federacja Związków Zawodowych Kolejarzy,
29. Krajowy Sekretariat Kolejarzy NSZZ „Solidarność” – 80,
30. Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych,

31. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
32. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców,
33. Konfederacja Lewiatan,
34. Fundacja Pro Kolej,
35. Klaster „Luxtorpeda 2.0”,
36. Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.,
37. Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego,
38. Związek Samorządów Polskich,
39. Związek Powiatów Polskich,
40. Związek Miast Polskich,
41. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej.

W toku konsultacji publicznych uwagi do projektu zgłosiły następujące podmioty oraz osoby prywatne:

### **Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego**

Przedłożony projekt ustawy wprowadza bardzo potrzebne regulacje, które umożliwią podjęcie prac projektowych i inwestycyjnych nad nowymi - nowoczesnymi systemami transportowymi, które z pewnością znajdą zastosowanie w przewozach pasażerskich, w szczególności w obszarze publicznego transportu zbiorowego.

Wyrażamy przy tym pogląd, że tymi nowymi systemami transportowymi powinien zajmować się Urząd Transportu Kolejowego, a nie Transportowy Dozór Techniczny.

Dlatego wnioskujemy o stosowne zmiany w projekcie konsultowanej ustawy i w konsekwencji w ustawie z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym.

System publicznego transportu zbiorowego typu Monorail to złożony, innowacyjny pasażerski system transportowy, którego parametry eksploatacyjne są porównywalne z metrem w zakresie:

- prędkości,
- gęstości ruchu (następstwa pojazdów),
- zdolności przewozowej,
- poziomu automatyzacji prowadzenia ruchu ( w większości są to systemy/pojazdy typu driverless - bez maszynisty),
- organizacji eksploatacji

a więc zagrożenia - w tym szczególnie dotyczące bezpieczeństwa, które należy uwzględnić i nimi zarządzać wymagają nadzoru kompetentnego i doświadczonego organu w tej materii. To UTK przez ostatnie lata nadzorując modernizację kolei zdobywał i zdobywa kompetencje i doświadczenie w takich aspektach jak:

- nadzór nad zapewnieniem wymaganego poziomu bezpieczeństwa przez: zarządcę infrastruktury kolejowej i operatorów przewozów,
- zarządzanie ryzykiem związanym z bezpieczeństwem,
- bezpieczna integracja budowanych i modernizowanych systemów transportu,
- certyfikacja podmiotów: zarządca infrastruktury, operator/przewoźnik, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie,
- szkolenia personelu mającego wpływ na bezpieczeństwo,
- określania procedur oceny zgodności urządzeń i systemów związanych z bezpieczeństwem adekwatnych do zagrożeń,
- określania krajowych specyfikacji technicznych w zakresie podsystemów, na które możemy podzielić złożony system transportu szynowego:  
infrastruktura, energia,  
sterowanie ruchem, tabor,
- zatwierdzania (oceny) spełnienia przez budowane, modernizowane podsystemy kolejowe wymagań związanych z:

bezpieczeństwem, dostępnością, niezawodnością,

zapewnieniem bezpieczeństwa osobom (pasażerom, obsłudze), wpływem na środowisko,

zgodnością techniczną między elementami systemu, zapewnieniem dostępności osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

Sprowadzenie całego instrumentarium prawno-technicznego, które musi być zastosowane, aby złożony system transportowy (jak np. Monorail), który składa się ze specyficznych rozwiązań w zakresie wszystkich wcześniej wymienionych podsystemów został bezpiecznie dopuszczony do eksploatacji do stwierdzenia:

- jeśli dla danego urządzenia technicznego nie istnieją określone warunki

techniczne dozoru technicznego, wówczas te warunki są uzgadniane z organem właściwej jednostki dozoru technicznego, (uzasadnienie MI do projektu ustawy)" należy uznać, w świetle wiedzy ekspertów, za mało merytoryczne.

Należy zwrócić także uwagę, że próba klasyfikowania przedmiotowych systemów transportowych jako urządzenia techniczne jest niepoprawna.

Są to systemy składające się z wielu urządzeń, których współdziałanie jest uwarunkowane zasadami organizacyjno-ruchowymi z czym wiążą się zagadnienia daleko wychodzące poza sprawy techniczne, a występujące zagrożenia są typowe dla rozwiązań transportu kolejowego czy też metra.

Trudno się zgodzić, że TDT ma kompetencje w tym zakresie. W sposób oczywisty są one umiejscowione w UTK. Dla przedmiotowych rozwiązań niewystarczający jest dozór techniczny, ale potrzebny jest nadzór rynku który będzie je dostarczał.

Ponadto wskazywanie TDT jako podmiotu posiadającego kompetencje i właściwego w zakresie nadzoru nad nowoczesnymi systemami transportowymi, o których mowa w projekcie ustawy, jest również nieodpowiednie w kontekście zapisów ustawy z dnia 21 grudnia 2000 roku o dozorcze technicznym.

Ustawa ta określając ogólne ramy dozoru (Art.4 ust.1 lit b) mówi o urządzeniach technicznych, które mogą stwarzać zagrożenie w wyniku wyzwolonej energii przy przemieszczaniu ludzi lub ładunków w ograniczonym zasięgu co zupełnie nie przystaje do nowoczesnych systemów transportowych, o których mowa w projekcie ustawy. Systemy te służyć będą bowiem do przemieszczania ludzi na dziesiątki kilometrów. Są to zupełnie inne rozwiązania z punktu widzenia sposobu nadzoru.

Dlatego wydaje się za oczywiste, że z punktu widzenia interesu publicznego, a w szczególności zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom właściwym organem nadzoru nad systemami transportu pasażerskiego jak Monorail i innych, o których mowa w projekcie ustawy powinien być Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

Należy przy tym dodać, że aby możliwym było przejście do fazy projektowanie i następnie budowy tych nowoczesnych systemów transportowych niezbędne będzie przygotowanie szeregu rozporządzeń do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Projektowana i konsultowana ustawa powinna takie rozporządzenia przewidywać i ustalać terminy ich opublikowania. Bez niezbędnych przepisów wykonawczych projektowana regulacja ustawowa może pozostać ważną lecz martwą literą prawa.

Pragniemy przy tym zwrócić uwagę na następującą sprawę.

Jednym z zasadniczych argumentów, zawartych w uzasadnieniu Ministerstwa Infrastruktury, na rzecz powierzenia TDT nadzoru nad nowoczesnymi systemami transportowymi, o których mowa w projekcie ustawy, jest następujący zapis zawarty w materiale przesłanym do konsultacji

„Biorąc pod uwagę dotychczasowy zakres zadań, jak również wiedzę i doświadczenie pracowników TDT w zakresie dozoru technicznego w szczególności nad osobowymi i towarowymi kolejami linowymi, jest to najwłaściwsza jednostka również do wykonywania dozoru technicznego nad urządzeniami do przewozu osób lub rzeczy poruszającymi się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych, innymi niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym”.

Powyższy zapis nie jest w naszej ocenie właściwy, gdyż art. 10 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym powierza te zadania Prezesowi UTK. Treść tej regulacji brzmi następująco:

Art. 10 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym.

3. Prezes UTK jest organem nadzoru rynku w rozumieniu ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2021 r. poz. 514 i 925) w zakresie:

2) urządzeń kolei linowych, modyfikacji urządzeń kolei linowych wymagających nowego zezwolenia oraz do podsystemów i elementów bezpieczeństwa, wobec których stosuje się przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/424 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie urządzeń kolei //nowych i uchylenia dyrektywy 2000/9/WE (Dz. Urz. UE L 81 z 31.03.2016, str. 1, z późn. zm.6)).”.

## **Instytut Kolejnictwa**

W ramach konsultacji społecznych projektu ustawy o zmianie ustawy o dozorze technicznym oraz ustawy o transporcie kolejowym (projekt UD279) Instytut Kolejnictwa niniejszym zgłasza swoje uwagi do zapisów przedmiotowego projektu, to jest do propozycji dopisania punktu 5 w art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984) w brzmieniu: „transportu wykonywanego z wykorzystaniem urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych, innych niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym” oraz dopisania litery g w artykule 44 ust. 1 pkt 1 Ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2021 r. poz. 272 i 2269) w brzmieniu: „urządzeniami do przewozu osób lub rzeczy poruszającymi się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych, innymi niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym”.

Przedmiotowy projekt ma umożliwić nadzór nad nowoczesnymi systemami transportowymi zarówno w odniesieniu do ich uruchamiania, jak i w odniesieniu do ich przyszłej eksploatacji. Z tego punktu widzenia uznać należy taką inicjatywę za cenną w związku z rozważaniem i realizacją w Polsce prac zmierzających do tworzenia takich systemów. Jednakże ograniczenie nadzoru nad wszystkimi takimi systemami do dozoru technicznego poprzez powierzenie zadań nadzorczych wyłącznie Transportowemu Dozorowi Technicznemu pod ustawą o dozorze technicznym w przypadku wielu aktualnie opracowywanych systemów stanowić będzie rezygnację pełnego nadzoru nad bezpieczeństwem oraz całkowicie uniemożliwi wdrożenie części planowanych rozwiązań technicznych. Dlatego zdaniem Instytutu Kolejnictwa nadzorem nad takimi systemami powinien zajmować się Urząd Transportu Kolejowego.

### **Uzasadnienie**

Objęty niniejszą propozycją transport wykonywany z wykorzystaniem urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych czy magnetycznych, to nowoczesna i przyszłościowa kolej typu maglew (na poduszce magnetycznej), kolej próżniowa (hyperloop) czy monorail (kolej poruszająca się na jednej szynie).

Obecnie w Polsce trwają zaawansowane prace nad uruchomieniem prototypu kolei próżniowej (hyperloop), jak również wstępne prace nad uruchomieniem krótkich połączeń koleją typu monorail. Instytut Kolejnictwa jest współwykonawcą niektórych z tych prac. Kolej próżniowa oraz kolej na poduszce magnetycznej przyszłościowo przewidywana jest do obsługi z dużą prędkością zarówno przewozów pasażerskich, jak i towarowych.

Jednostka notyfikowana nr 1467 do Dyrektywy (UE) 2016/797 w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej

Na obecnym etapie tych prac oraz na podstawie dotychczasowych doświadczeń Instytut Kolejnictwa stwierdza, że ze względów ekonomicznych, a przede wszystkim wysokich kosztów uruchomienia takich niekonwencjonalnych rodzajów transportu najbardziej istotnym kosztem przedsięwzięć będzie koszt budowy infrastruktury, który może sięgać nawet ponad 80% ogółu kosztów uruchomienia nowych systemów transportowych. Stąd w ramach prowadzonych prac rozwojowych oraz studyjnych często rozważa się, lub wręcz zakłada, wykorzystywanie, tak dalece jak tylko jest to możliwe, istniejącej infrastruktury kolejowej. We wszystkich takich przypadkach niekonwencjonalne systemy transportowe nie będą systemami zamkniętym/wydzielonymi technicznie w pełni odseparowanymi od transportu kolejowego. Dotyczy to zarówno doposażania klasycznych torów kolejowych w urządzenia pozwalające na lewitację, jak i wspólnego prowadzenia w terenie torów kolejowych i infrastruktury typu monorail szczególnie jeśli w miejscach ograniczonej dostępności gruntu stosowane będą tory z przeplotem. Takie rozwiązania wymagają stosowania zabezpieczeń wspólnych dla monorail i transportu kolejowego, które powinny być nadzorowane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego pod ustawą o transporcie kolejowym.

Dodatkową sprawą w przypadku transportu osób jest konieczność przestrzegania wymagań w zakresie dostosowania systemu transportowego do potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się. Potrzeby takiej w żadnym wypadku nie można pominąć. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz z Urzędem którym kieruje posiada w tym zakresie umocowania i kompetencje, natomiast dozór techniczny tą kwestię całkowicie pomija.

Szczególnie istotną kwestią w przypadku nowoczesnych systemów będzie także zagwarantowanie odpowiedniego poziomu ochrony systemu transportowego przed cyberzagrożeniami. Również w tym zakresie wskazać należy, że umocowania formalne i budowanie odpowiednich kompetencji wskazują na powierzenie nadzoru Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego.

Dozór techniczny to zbyt wąskie podejście do nadzoru nad bezpieczeństwem przygotowywanych obecnie nowych rozwiązań transportowych opartych na jednej szynie lub poduszkach powietrznych lub magnetycznych. Jednocześnie zaznaczyć należy, że nie zmienia to stanu faktycznego i prawnego, w którym dozór nad bezpieczną eksploatacją kolei linowych jest realizowany głównie w ramach dozoru technicznego. Jednakże nawet w przypadku kolei linowych pewne zadania prawo powierza Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego. W rozdziale 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym dotyczącym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w art. 10 ust. 3 stwierdza się:

„Prezes UTK jest organem nadzoru rynku w rozumieniu ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2021 r. poz. 514 i 925) w zakresie:

- 1) wyrobów przeznaczonych do stosowania w infrastrukturze kolejowej, na bocznicach kolejowych, kolejach wąskotorowych oraz w metrze, związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu, a także wykonywaniem przewozów osób i towarów oraz eksploatacją pojazdów kolejowych;
- 2) urządzeń kolei linowych, modyfikacji urządzeń kolei linowych wymagających nowego zezwolenia oraz do podsystemów i elementów bezpieczeństwa, wobec których stosuje się przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/424 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie urządzeń kolei linowych i uchylenia dyrektywy 2000/9/WE (Dz. Urz. UE L 81 z 31.03.2016, str. 1, z późn. zm.)”.

Mając na uwadze powyżej wskazane argumenty Instytut Kolejnictwa stoi na stanowisku, że systemy transportu, w których środki będą poruszały się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych powinny pozostawać w zakresie odpowiedzialności Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

### **Nevomo Poland**

1. Nevomo Poland pozytywnie opiniuje zamiar stworzenia uwarunkowań formalno-prawnych dla nowoczesnych rozwiązań technologicznych, w tym m.in. dla kolei magnetycznych w Polsce.
2. Rozwijana przez Nevomo Poland technologia magrail, polegająca na łączeniu lewitacji magnetycznej z istniejącymi torami kolejowymi, może znaleźć finalne zastosowanie w ramach dwóch głównych wariantów:
  - a. Jako infrastruktura zupełnie wydzielona funkcjonalnie (tj. niepołączona w żaden sposób z istniejącą siecią kolejową, fizycznie od niej odłączona), w ramach której poruszają się tylko pojazdy technologii magrail;
  - b. Jako modyfikacja (rozbudowa) istniejącej infrastruktury kolejowej, w sposób umożliwiający współistnienie konwencjonalnych operacji kolejowych (poruszających się w sposób konwencjonalny - na kołach) oraz operacji pojazdów technologii magrail (poruszających się częściowo na kołach, a częściowo lewitujących).

O ile oparcie nadzoru systemu w pełni wydzielonego mogłoby, przynajmniej częściowo, być zrealizowane przez Urząd Dozoru Technicznego, o tyle w przypadku stworzenia systemu transportowego łączącego system kolejowy z nowymi formami transportu, w opinii Nevomo Poland, powinno być realizowane w całości pod auspicjami Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. W przeciwnym wypadku dostrzegamy ryzyko konfliktu kompetencji pomiędzy Prezesem UTK a Urzędem Dozoru Technicznego, co

mogłoby doprowadzić do paraliżu decyzyjnego oraz niejasności interpretacyjnych, czego ostatecznym skutkiem byłoby opóźnienie bądź wręcz uniemożliwienie wdrożenia w Polsce technologii takich jak magrail.

Warto w tym kontekście zauważyć, że istnieje już w Unii Europejskiej wiele platform współpracy pomiędzy technologiami związanymi z lewitacją magnetyczną (w tym – kolejami próżniowymi, tzw. hyperloopem) a instytucjami rynku kolejowego. Za przykład można tu podać m.in. realizację (również przy współdziałaniu Nevomo Poland) projektu w ramach Shift2Rail, niedawne porozumienie pomiędzy 7 wiodącymi przedstawicielami technologii hyperloop a Europejskim Zrzeszeniem Zarządców Infrastruktury (EIM) czy przede wszystkim współpracę Nevomo Poland z włoskim zarządcą infrastruktury Rete Ferroviaria Italiana, obliczoną na pierwsze komercyjne wdrożenie technologii magrail we Włoszech.

Biorąc pod uwagę powyższe, wydaje się zasadnym objęcie jednolitym nadzorem ze strony Krajowej Władzy Bezpieczeństwa, tj. Prezesa UTK, całości problematyki nadzoru oraz dopuszczenia dla nowoczesnych form transportu, takich jak magrail oraz kolej próżniowa. Równocześnie widzimy możliwość i przestrzeń do włączenia Urzędu Dozoru Technicznego do tego procesu, w częściach bezpośrednio związanych z nadzorem nad poszczególnymi komponentami czy podsystemami technicznymi.

3. Równocześnie zauważamy, że proponowane zapisy mogą stanowić jedynie wstęp do pełniejszego uregulowania przedmiotowych obszarów. Czym innym jest bowiem decyzja odnośnie właściwości danego organu (tutaj: Prezes UTK czy TDT), a czym innym – zastosowanie odpowiednich przepisów przez wskazany przez Ustawodawcę organ. W tym kontekście należy zauważyć, że w sposób oczywisty wiele zapisów ustawy o transporcie kolejowym nie znajdują zastosowania do technologii magrail, kolei magnetycznych czy kolei próżniowych. Należy więc zadbać o stworzenie osobnych uwarunkowań formalno-prawnych dla tego typu technologii, biorąc pod uwagę specyfikę techniczną oraz wczesny etap rozwoju technologii (tzn. wciąż wiele elementów podlega pracom koncepcyjnym, testom i doskonaleniu, w związku z tym nie można na dzisiaj w sposób ścisły definiować wąskich ram technicznych ograniczających przestrzeń do optymalizacji technologii poprzez testy oraz prace B+R), pozostawiając jednak całościowy nadzór i proces dopuszczeniowy pod auspicjami Prezesa Urzędu Transportowego. Wydaje się, że dobrym pomysłem będzie oparcie procesów dopuszczeniowych dla technologii magrail o tzw. Wymagania Zasadnicze (wg naszej wiedzy prace nad odpowiednimi zapisami były już w Polsce prowadzone, ale odpowiedni projekt nie został póki co wdrożony).

### **Odniesienie do uwag:**

Uwagi nie mogą zostać uwzględnione, gdyż ideą stworzenia pierwszych technicznych ram prawnych warunkujących powstanie w Polsce systemów monorail jest stworzenie rozwiązań nieograniczających się jedynie do warunków kreowanych przepisami ustawy o transporcie kolejowym. W ocenie Ministerstwa Infrastruktury stworzenie technicznych ram prawnych do funkcjonowania monoraila jest pierwszym niezbędnym krokiem do umożliwienia powstania takiego rodzaju transportu w Polsce – ale nie jedynym.

Niniejszy projekt ustawy jest początkiem pewnego działania bez konieczności dokonywania głębokich zmian w prawie na obecnym etapie.

Przewiduje się, że po powstaniu pierwszych systemów monorail w Polsce, na podstawie doświadczeń zebranych z ich wdrożenia i eksploatacji kolejnym krokiem w sferze działań legislacyjnych byłoby określenie bardziej szczegółowych wymogów technicznych dla kolejnych powstających systemów tego typu, przy uwzględnieniu nowych zasad nadzoru, kontroli technicznej, a także procedur dopuszczania do eksploatacji monoraila, również przy udziale Prezesa UTK.

Celem projektu ustawy jest ustanowienie wstępnych technicznych ram prawnych funkcjonowania monoraila. Obecnie obowiązujące w polskim prawie ramy prawne dla funkcjonowania monoraila zawarte w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym dotyczą jedynie organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym tego typu rodzaju transportu, brak natomiast jest podstaw umożliwiających jego dopuszczenie do eksploatacji, inicjujących rozwijanie idei monoraila na polskim rynku.

### **2. Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.**

Projekt nie wymaga zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji i uzgodnienia z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

**3. Wskazanie podmiotów, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, wraz ze wskazaniem kolejności dokonania zgłoszeń albo informację o ich braku.**

    Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie przepisów ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).

## **ROZPORZĄDZENIE**

### **RADY MINISTRÓW**

z dnia

#### **zmieniające rozporządzenie w sprawie rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu**

Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2021 r. poz. 272 i 2269) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2012 r. w sprawie rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu (Dz. U. poz. 1468) w § 1 w pkt 16 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 17 w brzmieniu:

„17) urządzenia do przewozu osób lub rzeczy poruszające się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związane z tym przewozem urządzenia techniczne, inne niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**PREZES RADY MINISTRÓW**

## UZASADNIENIE

Konieczność nowelizacji rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2012 r. w sprawie rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu (Dz. U. poz. 1468) wynika ze zgłaszanych sygnałów dotyczących planów budowy pierwszych urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie (tzw. monorail) lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych, a także innych, które obecnie nie są używane w transporcie linowo-terenowym czy kolejowym.

Kolej jednoszynowa występuje na każdym kontynencie na świecie, nie licząc Antarktydy. Obecnie eksploatowanych jest około 56 linii kolei jednoszynowej, z czego aż 26 zlokalizowanych jest Azji. 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.

Kolej jednoszynowa (monorail) to rodzaj środka transportu wykorzystującego do przewozu pasażerów lub towarów pojazdy poruszające się po jednej szynie. Szyna stanowi konstrukcję belkową, wykonaną z betonu (sprężonego) lub ze stali, która podparta jest na stosunkowo gęsto rozmieszczonych konstrukcjach wsporczych, tworząc estakadę.

Rozwiązanie to umożliwia prowadzenie trasy kolei jednoszynowej nad obszarami silnie zurbanizowanymi, tj. w wielkich miastach i aglomeracjach miejskich.

Pojazdy kolei jednoszynowej mogą być podwieszane do szyny (belki) lub oparte na niej siodłowo, stąd wyróżnia się dwa typy kolei: podwieszaną i siodłową. Linie kolei jednoszynowej (typu podwieszanego, jak i siodłowego) składają się najczęściej z dwóch torów (po jednym w każdym kierunku) i są całkowicie bezkolizyjne.

Do kolei nadziemnych można również zaliczyć pociągi Maglev, jednakże biorąc pod uwagę brak fizycznego kontaktu pojazdu z szyną (lewitacja magnetyczna), brak zjawiska tarcia koła-szyna oraz oporu tocznienia, jak również znacznie większe prędkości (400-500 km/h) kolei magnetycznej nie można zakwalifikować jako kolei jednoszynowej, stąd w projekcie przedmiotowego rozporządzenia systemy te zostały wymienione oddzielnie.

Ponadto w obecnie obowiązującym systemie prawnym w Polsce jednoznacznie rozróżnia się kolej jednoszynową, kolej na poduszce powietrznej oraz kolej na poduszce magnetycznej.

Zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2021 r. poz. 272, z późn. zm.), dozorowi technicznemu podlegają urządzenia techniczne w toku ich projektowania, wytwarzania, w tym wytwarzania materiałów i elementów, naprawy i modernizacji, obrotu oraz eksploatacji. Urządzeniem technicznym jest urządzenie, które może stwarzać zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia i środowiska wskutek rozprężenia cieczy lub gazów znajdujących się pod ciśnieniem różnym od atmosferycznego, wyzwolenia energii potencjalnej lub kinetycznej przy przemieszczaniu ludzi lub ładunków w ograniczonym zasięgu, rozprzestrzeniania się materiałów niebezpiecznych podczas ich magazynowania lub transportu (art. 4 pkt 1 ww. ustawy).

Rodzaje urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu określają przepisy nowelizowanego rozporządzenia. Podkreślenia wymaga, że lista rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu, zawarta w przepisach nowelizowanego rozporządzenia, jest listą zamkniętą, na co wskazuje redakcja zarówno delegacji ustawowej do wydania tego aktu prawnego (art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym), jak i treść § 1 tego nowelizowanego rozporządzenia („Dozorowi technicznemu podlegają następujące rodzaje urządzeń technicznych”).

W świetle powyższego należy wskazać, że warunkiem koniecznym do uznania danego urządzenia za urządzenie techniczne, jest jego wymienienie w katalogu urządzeń zawartych w przepisach nowelizowanego rozporządzenia. Zatem celem przedmiotowej nowelizacji jest objęcie dozorem technicznym urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związanych z tym przewozem urządzeń technicznych, innych niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym. Realizacja tego postulatu polega na dodaniu tych urządzeń do wykazu urządzeń technicznych zawartego w przepisach nowelizowanego rozporządzenia (projektowany § 1 dodawany pkt 17).

Jednocześnie należy podkreślić, że zgodnie z art. 8 ust. 6 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym, jeżeli dla danego urządzenia technicznego nie istnieją określone warunki techniczne dozoru technicznego, wówczas te warunki są uzgadniane z organem właściwej jednostki dozoru technicznego.

Zgodnie z § 2 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie po upływie 14 dni od dnia jego ogłoszenia, stosownie do art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461).

Zgodnie z § 27 ust. 4 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 rozporządzenia nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), w związku z czym nie podlega notyfikacji.

Zgodnie z art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej.

Ponadto, stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia z chwilą przekazania do uzgodnień i konsultacji publicznych zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Rady Ministrów zmieniające rozporządzenie w sprawie rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu, Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Anna Górka, Departament Kolejnictwa, Ministerstwo Infrastruktury, tel. (022) 522 57 37 email: Anna.Gorka@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 20.01.2022</p> <p><b>Źródło</b> Upoważnienie ustawowe</p> <p>Art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2021 r. poz. 272, z późn. zm.)</p> <p><b>Nr w Wykazie prac</b> .....</p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W dziedzinie transportu miejskiego poza konwencjonalnymi środkami transportu typu: samochód, autobus, tramwaj, kolej konwencjonalna, koleje linowe czy też metro pojawiły się na świecie rozwiązania, których nie da się zaszeregować do żadnej z ww. kategorii. Takim rozwiązaniem są koleje nadziemne budowane na estakadach czy też podwieszane na konstrukcjach stalowo betonowych.

Zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, dozorowi technicznemu podlegają urządzenia techniczne w toku ich projektowania, wytwarzania, w tym wytwarzania materiałów i elementów, naprawy i modernizacji, obrotu oraz eksploatacji. Urządzeniem technicznym jest urządzenie, które może stwarzać zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia i środowiska wskutek rozprężenia cieczy lub gazów znajdujących się pod ciśnieniem różnym od atmosferycznego, wyzwolenia energii potencjalnej lub kinetycznej przy przemieszczaniu ludzi lub ładunków w ograniczonym zasięgu, rozprzestrzeniania się materiałów niebezpiecznych podczas ich magazynowania lub transportu (art. 4 pkt 1 ww. ustawy).

Rodzaje urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu określają przepisy nowelizowanego rozporządzenia. Podkreślenia wymaga, że lista rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu, zawarta w przepisach nowelizowanego rozporządzenia, jest listą zamkniętą, na co wskazuje redakcja zarówno delegacji ustawowej do wydania tego aktu prawnego (art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym), jak i treść § 1 tego nowelizowanego rozporządzenia („Dozorowi technicznemu podlegają następujące rodzaje urządzeń technicznych”).

W świetle powyższego należy wskazać, że warunkiem koniecznym do uznania danego urządzenia za urządzenie techniczne, jest jego wymienienie w katalogu urządzeń zawartych w przepisach nowelizowanego rozporządzenia. Zatem celem przedmiotowej nowelizacji jest objęcie dozorem techniczny kolejek nadziemnych. Zatem celem przedmiotowej nowelizacji jest objęcie dozorem technicznym urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związanych z tym przewozem urządzeń technicznych, innych niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym. Realizacja tego postulatu polega na dodaniu tych urządzeń do wykazu urządzeń technicznych zawartego w przepisach nowelizowanego rozporządzenia (projektowany § 1 w zakresie pkt 17).

Resumując nowelizacja obecnie obowiązującego rozporządzenia wynika z faktu, iż w pojawiły się plany budowy pierwszych urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie (tzw. monorail) na terenie Polski, a obecnie obowiązujące przepisy rozporządzenia nie wymieniają urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie (tzw. monorail) lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związanych z tym przewozem urządzeń technicznych, innych niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym.

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

Podniesienie poziomu ochrony zdrowia i życia ludzkiego, jak również podniesienie poziomu bezpieczeństwa w trakcie eksploatacji urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związanych z tym przewozem urządzeń technicznych, innych niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym. Ww. założenia mają zostać osiągnięte poprzez rozszerzenie katalogu urządzeń podlegających dozorowi technicznemu wskazane urządzenia.

Rodzaje urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu określają przepisy nowelizowanego rozporządzenia. Podkreślenia wymaga, że lista rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu, zawarta w przepisach nowelizowanego rozporządzenia, jest listą zamkniętą, na co wskazuje redakcja zarówno delegacji ustawowej do wydania tego aktu prawnego (art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym), jak i treść § 1 tego nowelizowanego rozporządzenia („Dozorowi technicznemu podlegają następujące rodzaje urządzeń technicznych”). Zatem jedynym rozwiązaniem, które umożliwi osiągnięcie zamierzonego celu jest zmiana § 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2012 r. w sprawie rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu (Dz. U. poz. 1468).

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.

### 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 lobbiningowej i procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 poz. 248) oraz na podstawie §52 ust. 1 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 rozporządzenia, 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 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 rozporządzenia raporcie z konsultacji publicznych.

<b>6. Wpływ na sektor finansów publicznych</b>													
(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)
<b>Dochody ogółem</b>		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
<b>Wydatki ogółem</b>		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
<b>Saldo ogółem</b>		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		Projektowane zmiany wpływają pośrednio na sektor finansów publicznych. Zgodnie z art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym za czynności jednostek dozoru technicznego pobierane są opłaty. Stawki opłat zostaną określone w rozporządzeniu wydawanym na podstawie art. 34 ust. 3 ww. ustawy.											
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 oraz związane z tym przewozem urządzenia techniczne, inne niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym, 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.											
<b>7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe</b>													
		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	0				
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0	0				
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0	0				
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
Niemierzalne		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.											

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	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**

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

**9. Wpływ na rynek pracy**

brak

**10. Wpływ na pozostałe obszary**

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
--	--	--

Omówienie wpływu

**11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**

Przepisy projektowanego rozporządzenia będą wykonywane bezpośrednio po jego wejściu w życie, tj. 14 dni po jego ogłoszeniu.

**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.)**

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA ROZWOJU I TECHNOLOGII<sup>1)</sup>**

z dnia

**zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości opłat za czynności jednostek dozoru technicznego**

Na podstawie art. 34 ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2021 r. poz. 272 i 2269) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 26 listopada 2010 r. w sprawie wysokości opłat za czynności jednostek dozoru technicznego (Dz. U. z 2016 r. poz. 696) w załączniku do rozporządzenia w pkt 1 po lit. r dodaje się lit. s w brzmieniu:

**„s) Urządzenia do przewozu osób lub rzeczy poruszające się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związane z tym przewozem urządzenia techniczne, inne niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym.**

**Tabela s.1**

		<b>Urządzenia do przewozu osób lub rzeczy poruszające się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związane z tym przewozem urządzenia techniczne, inne niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym</b>	
<b>Lp.</b>	<b>Czynności wykonywane przez jednostki dozoru technicznego</b>	<b>Rodzaje urządzeń</b>	
		<b>Urządzenia poruszające się po jednej szynie</b>	<b>Urządzenia poruszające się na poduszkach</b>

<sup>1)</sup> Minister Rozwoju i Technologii kieruje działem administracji rządowej – gospodarka, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 października 2021 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju i Technologii (Dz. U. poz. 1945).

			<b>powietrznych lub magnetycznych</b>	
			<b>Wysokość opłaty w złotych</b>	
1.	Badanie okresowe lub doraźne kontrolne	Badania okresowe	3045	3045

”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER ROZWOJU I  
TECHNOLOGII**

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Rozwoju i Technologii zmieniającego rozporządzenie w sprawie wysokości opłat za czynności jednostek dozoru technicznego został przygotowany na podstawie upoważnienia zawartego w art. 34 ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2021 r. poz. 272, z późn. zm.).

Niniejsza nowelizacja wynika ze zmiany wykazu urządzeń podlegających dozorowi technicznemu, poprzez wprowadzenie do niego urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie (tzw. monorail) lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związanych z tym przewozem urządzeń technicznych, innych niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym.

Następstwem niniejszej nowelizacji będzie umożliwienie pobierania opłat za czynności jednostek dozoru technicznego związane z ww. urządzeniami.

Zgodnie z § 2 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie po upływie 14 dni od dnia jego ogłoszenia, stosownie do art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461).

Zgodnie z § 27 ust. 4 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 rozporządzenia nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), w związku z czym nie podlega notyfikacji.

Zgodnie z art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej.

Ponadto, stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia z chwilą

przekazania do uzgodnień i konsultacji publicznych zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości opłat za czynności jednostek dozoru technicznego</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Rozwoju i Technologii</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> ..., Ministerstwo Rozwoju, Pracy i Technologii</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> ..., Ministerstwo Rozwoju, Pracy i Technologii</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 20.01.2022</p> <p><b>Źródło</b> Upoważnienie ustawowe Art. 34 ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2021 r. poz. 272, z późn. zm.)</p> <p><b>Nr w Wykazie prac</b> .....</p>
--	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zmiana przedmiotowego rozporządzenia umożliwi pobieranie opłat za czynności jednostek dozoru technicznego, związane z urządzeniami do przewozu osób lub rzeczy poruszającymi się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związanymi z tym przewozem urządzeniami technicznymi, innymi niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym.

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

Nowelizacja rozporządzenia w sprawie urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu nałożyła obowiązek dozoru technicznego na nowy rodzaj urządzeń. Jednostki dozoru technicznego są samofinansującymi się osobami prawnymi, działającymi na podstawie ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym. Skarb państwa nie odpowiada na za zobowiązania jednostki dozoru technicznego. Zgodnie z art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym za czynności jednostek dozoru technicznego pobierane są opłaty. W związku z tym konieczne jest wprowadzenie nowej opłaty związanej z dozorem technicznym nad urządzeniami do przewozu osób lub rzeczy poruszającymi się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związanymi z tym przewozem urządzeniami technicznymi, innymi niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym. Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.

### 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.

### 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 i procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 poz. 248) oraz na podstawie §52 ust. 1 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 rozporządzenia, z chwilą przekazania do uzgodnień i konsultacji publicznych zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny oraz na platformie gov.pl.

Projekt w ramach konsultacji publicznych 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 rozporządzenia 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)
<b>Dochody ogółem</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0,00183	0,00183	0,00183	0,00183	0,00183	0,00183	0,00183	0,00183	0,00183	0,00183	0,00183	0,0183
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TDT	0,0043	0,0043	0,0043	0,0043	0,0043	0,0043	0,0043	0,0043	0,0043	0,0043	0,0043	0,043
<b>Wydatki ogółem</b>	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
<b>Saldo ogółem</b>	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 za zobowiązania jednostki dozoru technicznego jaką 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 poruszających się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związanych z tym przewozem urządzeń technicznych, innych niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym. Jednocześnie, zgodnie z art. 61 ww. ustawy, 30% zysku netto TDT przeznaczają 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. Ww. skutki finansowe zostały wskazane również w OSR projektu ustawy o zmianie ustawy o dozorze technicznym oraz ustawy o transporcie kolejowym.

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 technicznemogące 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
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne		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.						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Przedsiębiorcy będą ponosili koszty czynności dozoru technicznego wykonywanych przez TDT w zakresie urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związanych z tym przewozem urządzeń technicznych, 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. Ww. skutki finansowe zostały wskazane również w OSR projektu ustawy o zmianie ustawy o dozorze technicznym oraz ustawy o transporcie kolejowym.</p> <p>Brak wpływu projektowanej regulacji na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.</p>
--	--

**8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:	

<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Brak		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Przepisy projektowanego rozporządzenia będą wykonywane bezpośrednio po jego wejściu w życie, tj. po upływie 14 dni od jego ogłoszenia.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Brak konieczności ewaluacji efektów projektu		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		