

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury¹⁾

z dnia 2010 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie nadania statutu Transportowemu Dozorowi Technicznemu

Na podstawie art. 47 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. Nr 122, poz. 1321, z późn. zm²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 marca 2001 r. w sprawie nadania statutu Transportowemu Dozorowi Technicznemu (Dz. U. Nr 16, poz. 184, z 2003 r. Nr 178, poz. 1746 oraz z 2005 r. Nr 74, poz. 654), w załączniku § 5 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) następujące komórki organizacyjne oraz wyodrębnione stanowiska:

- a) Wydział Techniki,
- b) Wydział Certyfikacji i Oceny Zgodności,
- c) Wydział Ekonomiczno-Finansowy,
- d) Wydział Zamówień Publicznych,
- e) Wydział Administracyjno-Gospodarczy,
- f) Wydział Kontroli,
- g) Wydział Marketingu,
- h) Wydział Szkoleń i Współpracy Międzynarodowej,
- i) Stanowisko do Spraw Osobowych,
- j) Stanowisko do Spraw Prawnych,
- k) Stanowisko do Spraw Systemu Jakości,
- l) Stanowisko do Spraw Bezpieczeństwa i Higieny Pracy,
- m) Stanowisko do Spraw Audytu Wewnętrznego,
- n) Stanowisko do Spraw Ochrony Informacji Niejawnych,„.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 74, poz. 676, z 2004 r. Nr 96, poz. 959, z 2006 r. Nr 104, poz. 708, Nr 170, poz. 1217, Nr 249, poz. 1832, z 2008 r. Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 98, poz. 817 i poz. 818 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278.

Uzasadnienie

Przedmiotowe rozporządzenie, przewiduje zmianę statutu Transportowego Dozoru Technicznego (TDT), ma na celu uwzględnienie w strukturze organizacyjnej TDT niezbędnych jednostek organizacyjnych:

- Wydziału Zamówień Publicznych,
- Wydziału Administracyjno-Gospodarczego,
- Wydziału Kontroli,
- Wydziału Szkoleń i Współpracy Międzynarodowej.

W związku z zakresem działań przypisanych TDT, aby sprostać wymaganiom stawianym TDT, należało zaproponować wydzielenie osobnych wydziałów. Prawidłowa realizacja coraz szerszego zakresu zadań, jakie TDT ma do wykonania, wymaga utworzenia Wydziału Kontroli, rozdzielenia Wydziału Administracji i Zamówień Publicznych na dwa osobne wydziały oraz oddzielenie, ze względu na dużą ilość zagadnień dotyczących certyfikacji od Wydziału Certyfikacji i Współpracy Międzynarodowej, zagadnień związanych ze współpracą zagraniczną i przeniesienie tych czynności do nowego Wydziału Szkoleń i Współpracy Międzynarodowej.

Zaproponowana zmiana dotychczasowej nazwy Wydziału Certyfikacji i Współpracy Międzynarodowej, na Wydział Certyfikacji i Oceny Zgodności, nie powoduje poza oddzieleniem zagadnień związanych ze współpracą międzynarodową, zmiany zakresu działań tego wydziału. W tym wydziale nadal będą prowadzone zagadnienia dotyczące certyfikacji systemów, wyrobów, usług i personelu oraz czynności jednostki notyfikowanej.

Wyodrębnienie z obecnego Wydziału Administracji i Zamówień Publicznych dwóch wydziałów tj. Wydziału Zamówień Publicznych oraz Wydziału Administracyjno-Gospodarczego ma za zadanie lepsze prowadzenie spraw należących do zagadnień prowadzonych w tym wydziale w chwili obecnej. Wydzielenie w strukturze TDT Wydziału Zamówień Publicznych jest związane z większą ilością i złożonością zamówień podlegających przepisom ustawy Prawo zamówień publicznych wynikającą ze wzrostu majątku, zatrudnienia oraz rozpoczętymi procesami inwestycyjnymi w TDT. Sprawna realizacja zamówień publicznych warunkuje zabezpieczenie ciągłości i skuteczności działań TDT. Również wydzielenie Wydziału Administracyjno - Gospodarczego stało się niezbędne w związku z szerokim zakresem działalności TDT, wzrostem zatrudnienia oraz ciągle rosnącą ilością zadań, działań realizowanych przez tę jednostkę. Wpłynie to na efektywniejsze gospodarowanie zwiększającym się majątkiem trwałym, oraz sprawowaniem właściwego nadzoru nad jego bezpiecznym

użytkowaniem i utrzymaniem, w konsekwencji optymalnym wykorzystaniem majątku trwałego i zabezpieczeniu rosnących potrzeb administracyjno – gospodarczych.

Wydzielenie w strukturze TDT odrębnego Wydziału Kontroli stało się niezbędne w związku z szerokim zakresem działalności TDT oraz ciągle rosnącą ilością działań realizowanych przez tę jednostkę. W chwili obecnej czynności kontroli wewnętrzne wykonywane są przez pracownika zatrudnionego na samodzielnym stanowisku. Ogół procesów związanych z działalnością TDT musi zostać poddany systemowej kontroli wewnętrznej (zarządczej) spełniającej wymagania stawiane przez standardy kontroli i służącej zapewnieniu prawidłowej realizacji celów jednostki oraz osiągnięciu określonych rezultatów.

Sprawowanie dozoru technicznego wymaga wiedzy o charakterze interdyscyplinarnym, która łączy w sobie wiele dziedzin wiedzy specjalistycznej opartej o praktykę międzynarodową i legislację, która ulega stałemu procesowi nowelizacji. Sytuacja ta rodzi konieczność stałego podnoszenia kwalifikacji i uaktualniania wiedzy pracowników TDT, a także osób zatrudnionych w jednostkach wytwarzających, użytkujących i obsługujących urządzenia podlegające dozorowi. Upowszechnianie powyższej wiedzy jest niezwykle istotne, gdyż urządzenia podlegające dozorowi technicznemu mają wpływ na bezpieczeństwo publiczne. Dodatkowo praktyka pokazała, iż wskazana byłaby popularyzacja również wiedzy z zakresu oceny zgodności oraz zarządzania jakością. Regulacje będące podstawą pracy dla TDT oparte są na przepisach międzynarodowych. Ich nowelizacja, będąca procesem stałym, ma miejsce na forum międzynarodowym. Udział przedstawicieli TDT jest więc niezbędnym elementem dla realizacji zadań ustawowych TDT. Wyżej wspomniane względy przemawiają za koniecznością utworzenia Wydziału Szkoleń i Współpracy Międzynarodowej.

Usytuowanie wyżej wymienionych wydziałów w strukturze organizacyjnej TDT zapewni kompletność dokonywanej oceny zgodności, przyczyniając się do zwiększenia efektywności wykonywanej przez tę jednostkę działalności. Ma to szczególne znaczenie, wobec zwiększenia ilości i zakresu zadań Transportowego Dozoru Technicznego i związanych z tym dodatkowych zadań kontrolnych i szkoleniowych, jak również zwiększonej ilości kontaktów międzynarodowych wynikającego również z pogłębiania integracji europejskiej.

Wejście w życie rozporządzenia przyczyni się do poprawy funkcjonowania oraz lepszej organizacji pracy Transportowego Dozoru Technicznego.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej i zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz 2004 r. Nr 65, poz. 597).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia.

Przedmiot projektowanych regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie nadania statutu Transportowemu Dozorowi Technicznemu dotyczy wyłącznie zmian organizacji struktury wydziałów Transportowego Dozoru Technicznego w celu poprawy pracy jednostki i w związku z powyższym nie oddziałuje na inne podmioty poza Transportowym Dozorem Technicznym.

1) wyniki konsultacji społecznych:

Z uwagi na charakter projektowanych regulacji projekt nie wymaga przeprowadzenia konsultacji społecznych.

2) wpływ regulacji na budżet państwa:

Wydanie rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego.

Zatrudnienie nowych pracowników nie będzie miało skutków finansowych, ponieważ jednostka planuje pokrywać je z przychodów uzyskanych z tytułu organizacji szkoleń.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że zgodnie z art. 61 *ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym* (Dz. U. Nr 122, poz. 1321, z późn. zm.) Transportowy Dozór Techniczny prowadzi samodzielną gospodarkę finansową i nie otrzymuje z budżetu państwa żadnych środków na prowadzenie działalności. Przychodami TDT są :

- 1) przychody z opłat, o których mowa w art. 34 ust.1 *ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym*,
- 2) inne przychody.

Źródłem finansowania kosztów wynikających ze zmiany statutu są wyłącznie przychody TDT.

3) wpływ regulacji na rynek pracy:

Rozporządzenie będzie miało nieznaczny wpływ na zwiększenie zatrudnienia, ponieważ Transportowy Dozór Techniczny zatrudni dodatkowe osoby w celu spełnienia wszystkich wymagań stawianych jednostce TDT. Zatrudnienie dodatkowych osób obejmie jedynie Wydział Szkoleń i Współpracy Międzynarodowej. Pozostałe nowoutworzone wydziały zostaną zreorganizowane na bazie już istniejących i nie obejmą zmian zatrudnienia, zostaną one zasilone dotychczasowymi pracownikami jednostki.

4) wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczości:

Rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

5) wpływ regulacji na rozwój regionów:

Rozporządzenie nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.