

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia 2017 r.

w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania

Na podstawie art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wykaz czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokość tych opłat określa załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Opłaty, o których mowa w § 1, pobiera się:

1) przy składaniu wniosku o:

- a) wydanie, przedłużenie ważności i zmianę autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatu bezpieczeństwa części A i B, świadectwa bezpieczeństwa oraz za prowadzenie i aktualizację rejestru tych dokumentów,
- b) wydanie, przedłużenie ważności i zmianę certyfikatu podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie wagonów towarowych oraz za kontrolę spełniania warunków lub wymagań zawartych w tym certyfikacie,
- c) wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji:
 - podsystemów strukturalnych składających się na system kolei,
 - pojazdów kolejowych zgodnych z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, zwanymi dalej „TSI” oraz pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI,
- d) wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz za prowadzenie i aktualizację rejestru tych świadectw

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1823, 1920, 1923, 1948, 2138 oraz z 2017 r. poz. 60.

- 100 % minimalnej stawki opłaty dla danego rodzaju czynności, a pozostałą część opłaty w terminie 14 dni od dnia doręczenia dokumentu;

2) przy wydawaniu dokumentów na podstawie wniosku o:

- a) wydanie, przedłużenie ważności licencji maszynisty, aktualizację danych zawartych w licencji maszynisty i wydanie wtórników licencji maszynisty oraz za prowadzenie i aktualizację rejestru tych dokumentów,
- b) nadanie i zmianę europejskiego numeru pojazdowi kolejowemu (EVN) oraz za dokonanie zmian pozostałych danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych,
- c) wyrejestrowanie pojazdu kolejowego,
- d) wydanie decyzji, o której mowa w art. 25f ust. 5 i 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zwanej dalej „ustawą”,
- e) wydanie decyzji stwierdzającej, czy niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji,
- f) autoryzację jednostki oceniającej zgodność ubiegającej się o notyfikację

- 100 % opłaty płatnej w terminie 14 dni od dnia doręczenia dokumentu;

3) w każdym roku kalendarzowym za nadzór nad:

- a) ośrodkami szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów,
- b) podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, także zachowania ich ważności

- 100% opłaty płatnej w terminie 30 dni od dnia sporządzenia protokołu kontroli.

§ 3. Wysokość opłat za wydanie, przedłużenie ważności i zmianę autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatu bezpieczeństwa, świadectw bezpieczeństwa oraz za wydawanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli, typu urządzeń oraz typu eksploatowanego pojazdu kolejowego:

1) wpisanego do rejestru zabytków, zgodnie z ustawą z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2014 r. poz. 1446, z późn. zm.³⁾) lub do inwentarza muzealiów, zgodnie z ustawą z dnia 21 listopada 1996 r. o muzeach (Dz. U.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 397, 774 i 1505 oraz z 2016 r. poz. 1330 i 1887.

- z 2012 r. poz. 987, z późn. zm.⁴⁾) i eksploatowanych w celu prowadzenia przewozów okolicznościowych pociągami „Retro” - wynosi 10 % opłaty dla danego rodzaju czynności;
- 2) eksploatowanego w celach rekreacyjno-wypoczynkowych, w tym kolei wąskotorowych - wynosi 20 % opłaty dla danego rodzaju czynności.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia⁵⁾.

**MINISTER INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA**

w porozumieniu:

MINISTER FINANSÓW




ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Kolejnictwa

Kamil Wilde

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1505 oraz z 2016 r. poz. 352, 749, 868 i 1330.

⁵⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 31 lipca 2015 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U. poz. 1127), które na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym i niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1923) utraciło moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

**Za zgodnym
pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym**

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Prawnego


Tomasz Wasilowski

Załącznik do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury i Budownictwa
z dnia (poz.)

**WYKAZ CZYNNOŚCI WYKONYWANYCH PRZEZ PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO,
ZA KTÓRE POBIERANE SĄ OPŁATY, ORAZ WYSOKOŚĆ TYCH OPŁAT**

Nr poz.	Rodzaj czynności	Wysokość opłat (PLN)				
		Pracochłonność				
1	2	3	4	5	6	7
I.	Dotyczące autoryzacji bezpieczeństwa	do 10 godzin	10 do 30 godzin	30 do 40 godzin	40 do 50 godzin	opłata maksymalna ponad 50 godzin
1.	Wydawanie dokumentu autoryzacja bezpieczeństwa	7000	9000	12000	15000	równowartość w złotych 5500 euro*
2.	Przedłużanie ważności autoryzacji bezpieczeństwa	4000	7000	8000	9000	10000
3.	Zmiana autoryzacji bezpieczeństwa	2000	2500	3000	4000	5000
II.	Dotyczące certyfikatów bezpieczeństwa – część A	do 10 godzin	10 do 30 godzin	30 do 40 godzin	40 do 50 godzin	opłata maksymalna ponad 50 godzin
1.	Wydawanie dokumentu certyfikatu bezpieczeństwa - część A	7000	9000	12000	15000	równowartość w złotych 5500 euro*
2.	Przedłużanie ważności certyfikatu bezpieczeństwa - część A	4000	7000	8000	9000	10000
3.	Zmiana certyfikatu bezpieczeństwa - część A	2000	2500	3000	4000	5000
III.	Dotyczące certyfikatów bezpieczeństwa – część B	do 10 godzin	10 do 30 godzin	30 do 40 godzin	40 do 50 godzin	opłata maksymalna ponad 50 godzin
1.	Wydawanie dokumentu certyfikatu bezpieczeństwa - część B	4000	5000	6000	9000	równowartość w złotych 5500 euro*
2.	Przedłużanie ważności certyfikatu bezpieczeństwa - część B	3000	5000	6000	8000	10000
3.	Zmiana certyfikatu bezpieczeństwa - część B	2000	2500	3000	4000	5000
IV.	Dotyczące świadectw bezpieczeństwa	do 10 godzin	10 do 30 godzin	30 do 40 godzin	40 do 50 godzin	opłata maksymalna ponad 50 godzin
1.	Wydawanie dokumentu świadectwa bezpieczeństwa	3000	5000	7000	10000	równowartość w złotych 5500 euro*
2.	Przedłużanie ważności świadectwa bezpieczeństwa	1500	2500	3500	5000	7000
3.	Zmiana świadectwa bezpieczeństwa	800	1000	1500	2000	3500
V.	Dotyczące certyfikatów ECM	do 10 godzin	10 do 30 godzin	30 do 40 godzin	40 do 50 godzin	opłata maksymalna ponad 50 godzin
1.	Wydawanie certyfikatu podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie wagonów towarowych oraz za kontrolę spełniania warunków lub wymagań zawartych w tym certyfikacie	7000	9000	12000	15000	równowartość w złotych 5500 euro*
2.	Przedłużanie ważności certyfikatu	4000	7000	8000	9000	10000
3.	Zmiana certyfikatu	2000	2500	3000	4000	5000

1	2	3	4	5	6	7
VI.	Dotyczące licencji maszynisty - wydawanie, przedłużanie ważności, aktualizacja danych zawartych w licencji, wydawanie wtórników licencji					100
VII.	Dotyczące zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji	do 10 godzin	10 do 30 godzin	30 do 40 godzin	40 do 50 godzin	opłata maksymalna ponad 50 godzin
1.	Wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych składających się na system kolei	4000	6000	7000	10000	równowartość w złotych 3000 euro*
2.	Wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych zgodnych z TSI oraz pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI na każdy typ pojazdu trakcyjnego, wagonu pasażerskiego, wagonu towarowego, pojazdu specjalnego	4000	6000	7000	10000	równowartość w złotych 3000 euro*
3.	Wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych zgodnych z TSI oraz pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI na każdy pojazd trakcyjny, wagon pasażerski, wagon towarowy, pojazd specjalny zgodny z dopuszczonym typem	300	600	1000	1500	2000
VIII.	Dotyczące prowadzenia spraw związanych z wydaniem decyzji na podstawie art. 25f ust. 5 i 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym	do 10 godzin	10 do 30 godzin	30 do 40 godzin	40 do 50 godzin	opłata maksymalna ponad 50 godzin
		1100	2000	4000	6000	równowartość w złotych 3000 euro*
IX.	Dotyczące europejskiego numeru pojazdu kolejowego (EVN)					
1.	Nadanie i zmiana europejskiego numeru pojazdowi kolejowemu (EVN) oraz dokonanie zmian pozostałych danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych, z wyjątkiem zmiany kodu interoperacyjności					200 za pojazd
2.	Zmiana kodu interoperacyjności					20 za pojazd
3.	Wyrejestrowanie pojazdu kolejowego					opłata maksymalna równowartość w złotych 25 euro* za pojazd
X.	Dotyczące wydawania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu oraz za prowadzenie i aktualizację rejestru tych świadectw					
1.	Dla budowli – na każdy typ:	do 10 godzin	10 do 20 godzin	20 do 30 godzin	30 do 40 godzin	opłata maksymalna ponad 40 godzin
1.1.	Skrzyżowania torów kolejowych	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*
1.2.	Rozjazdu kolejowego	2000	4000	6000	8000	równowartość w złotych 7000 euro*
1.3.	Szyny kolejowej	1000	2000	3000	4000	równowartość w złotych 7000 euro*
1.4.	Systemu przytwierdzeń	1000	2000	3000	4000	równowartość w złotych 7000 euro*

1	2	3	4	5	6	7
1.5.	Podkładu kolejowego, podrozjazdnicy, mostownicy, podpory blokowej	800	1500	2300	3000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.	Dla urządzeń – na każdy typ:	do 10 godzin	10 do 20 godzin	20 do 30 godzin	30 do 40 godzin	opłata maksymalna ponad 40 godzin
2.1.	Sieci jezdnej, sieci powrotnej i trzeciej szyny metra	2000	4000	6000	8000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.2.	Stacyjnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym	2000	4500	7000	9000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.3.	Urządzeń sterowania rozrządem, w tym hamulca torowego	2000	4500	7000	9000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.4.	Urządzeń blokady liniowej	2000	4500	7000	9000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.5.	Systemu zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.6.	Urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych pojazdów kolejowych podczas biegu pociągu oraz nieprawidłowości załadunku wagonów	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.7.	Urządzeń oddziaływania tor-pojazd, z wyjątkiem balis europejskiego systemu sterowania pociągiem (ETCS)	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.8.	Urządzeń kontroli prowadzenia pociągu, z wyjątkiem urządzeń europejskiego systemu sterowania pociągiem (ETCS)	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.9.	Urządzeń kontroli niezajętości torów i rozjazdów kolejowych, w tym: obwodów torowych i liczników osi	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.10.	Urządzeń do przestawiania lub kontrolowania ruchomych elementów rozjazdu kolejowego	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.11.	Sygnalizatora kolejowego	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.12.	Dławika torowego	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.13.	Linek dławikowych	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.14.	Wyłącznika szybkiego	2000	4000	6000	8000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.15.	Systemu automatycznego prowadzenia pociągu	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.16.	Urządzeń łączności przewodowej: zapowiadawczej, strażnicowej i stacyjno-ruchowej, z wyjątkiem urządzeń cyfrowego systemu łączności radiowej (GSM-R)	2000	4500	7000	9000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.17.	Urządzeń łączności bezprzewodowej: pociągowej, manewrowej, drogowej i utrzymania, z wyjątkiem urządzeń cyfrowego systemu łączności radiowej (GSM-R)	2000	4500	7000	9000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.18.	Systemu telewizji użytkowej przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*

1	2	3	4	5	6	7
2.19.	Systemu zdalnego sterowania ruchem kolejowym	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.20.	Rejestratora rozmów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*
3.	Dla eksploatowanych pojazdów kolejowych – na typ:	do 10 godzin	10 do 30 godzin	30 do 40 godzin	40 do 50 godzin	opłata maksymalna ponad 50 godzin
3.1.	Pojazdu trakcyjnego	4000	10000	20000	40000	równowartość w złotych 30000 euro*
3.2.	Wagonu pasażerskiego	4000	10000	20000	40000	równowartość w złotych 30000 euro*
3.3.	Wagonu towarowego	3000	6000	10000	30000	60000
3.4.	Pojazdu specjalnego	3000	6000	15000	40000	75000
XI.	Dotyczące autoryzacji jednostek oceniających zgodność ubiegających się o notyfikację	do 10 godzin	10 do 20 godzin	20 do 30 godzin	30 do 40 godzin	opłata maksymalna ponad 40 godzin
		2000	4000	6000	8000	równowartość w złotych 3000 euro*
XII.	Dotyczące wydania decyzji stwierdzającej, czy niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji	do 10 godzin	10 do 20 godzin	20 do 30 godzin	30 do 40 godzin	opłata maksymalna ponad 40 godzin
		3000	5000	8000	10000	równowartość w złotych 3000 euro*
XIII.	Dotyczące nadzoru	do 10 godzin	10 do 20 godzin	20 do 30 godzin	30 do 40 godzin	opłata maksymalna ponad 40 godzin
1.	Kontrole w ramach nadzoru nad ośrodkami szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów	2500	4000	5500	7000	8000
2.	Kontrole w ramach nadzoru nad podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności	2500	4000	5500	7000	8000

* Zgodnie z art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

UZASADNIENIE

1. Informacje ogólne

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania jest wykonaniem upoważnienia ustawowego przewidzianego w art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727), zwanej dalej „ustawą”, w brzmieniu nadanym ustawą z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1923), zwanej dalej „ustawą zmieniającą”.

Konieczność dokonania zmian w art. 16 ust. 4 ustawy była związana z potrzebą połączenia dwóch dotychczasowych rozporządzeń określających opłaty za czynności Prezesa UTK w jeden akt prawny. Dotychczasowy stan prawny przewidywał całkowicie odrębne uregulowanie mechanizmu naliczania i pobierania opłat za czynności Prezesa UTK związane ze stosunkowo wąskim fragmentem jego działalności, jakim jest interoperacyjność systemu kolei. Katalog czynności objętych opłatami w tym systemie określał art. 25p ust. 1 ustawy. Na podstawie art. 25p ust. 4 wydane zostało rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 lipca 2004 r. w sprawie sposobu ustalania opłat za czynności wykonywane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie interoperacyjności kolei (Dz. U. Nr 169, poz. 1772). Zgodnie z § 2 tego rozporządzenia konkretną wysokość opłat określał Prezes UTK w cennikach ogłaszanych w drodze obwieszczenia w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu. Wydane zostało jedynie jedno takie obwieszczenie – z dnia 20 października 2006 r. w sprawie cennika opłat za czynności wykonywane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie interoperacyjności kolei (Dz. Urz. MT Nr 10 poz. 39), zwane dalej „obwieszczeniem”, na podstawie którego opłaty pobierane są do dnia dzisiejszego.

Sposób konstrukcji powyższych przepisów dotyczących opłat istotnie odbiega od dzisiejszych wytycznych w tym zakresie. Wątpliwości wzbudza m.in. brak wskazania maksymalnej wysokości opłaty w przepisach rangi ustawowej, a także określanie konkretnych stawek opłat w obwieszczeniu, a nie rozporządzeniu. Utrzymanie dotychczasowego sposobu konstrukcji tych przepisów było zatem niemożliwe ze względów prawnych, a czynnikiem wymuszającym zajęcie się tym tematem była ustawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. poz. 542, z późn. zm.). Akt ten dokonał zmiany w art. 25p ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, a więc pośrednio doprowadził do zmiany delegacji ustawowej do wydania rozporządzenia na podstawie art. 25p ust. 4. W konsekwencji powstała konieczność ponownego wydania ww. rozporządzenia. Mając powyższe na uwadze, w art. 131 ust. 3 ustawy o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku wprowadzono przepis przejściowy utrzymujący w mocy dotychczasowe rozporządzenie na okres 12 miesięcy od wejścia w życie tej ustawy. Okres ten dobiega jednak końca z dniem 20 kwietnia 2017 r. – po tej dacie utracona zostanie możliwość pobierania opłat na podstawie przepisów art. 25p ustawy.

Roczny okres utrzymania w mocy dotychczasowego rozporządzenia z art. 25p ust. 4 ustawy został wykorzystany dla wprowadzenia w ramach prac nad ustawą o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw przepisów porządkujących kwestię opłat pobieranych za czynności wykonywane przez Prezesa UTK. Ich celem było połączenie dwóch dotychczasowych reżimów w jeden system, oparty na rozporządzeniu wydawanym na podstawie art. 16 ust. 4 ustawy. W toku prac nad ustawą włączono zatem opłaty w zakresie interoperacyjności do przepisów art. 16 ustawy, określając dodatkowo maksymalne wysokości tych opłat w ustawie. W efekcie powyższego przepis art. 25p ustawy został uchylony. W art. 18 ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw wprowadzono również okres 12 miesięcy na wydanie nowego rozporządzenia na podstawie art. 16 ust. 4 ustawy.

2. Szczegółowy opis zmian

2.1. Opłaty związane z interoperacyjnością systemu kolei

Do projektowanego rozporządzenia przenoszone są trzy opłaty w zakresie interoperacyjności systemu kolei, uregulowane dotychczas w art. 25p ustawy. Pierwsza z nich dotyczy autoryzacji jednostek oceniających zgodność ubiegających się o notyfikację. W nowym stanie prawnym opłata ta będzie pobierana na etapie wydawania autoryzacji, zgodnie z § 2 pkt 2 lit. f projektu. Jej wysokość dla poszczególnych przedziałów pracochłonności określono w pkt XI załącznika do projektowanego rozporządzenia. Punktem wyjścia dla określenia konkretnych stawek były opłaty stosowane dotychczas, zawarte w pkt 1 załącznika do obwieszczenia Prezesa UTK, które dostosowano jedynie do nowej wysokości maksymalnej opłaty określonej w ustawie (równowartość w złotych 3000 euro).

W ujęciu szczegółowym wysokości opłat dla poszczególnych przedziałów pracochłonności przedstawiają się następująco:

- do 10 godzin (opłata wstępna) – 2000 zł (dotychczas 3250 zł),
- 10-20 godzin – 4000 zł (jak obecnie);
- 20-30 godzin – 6000 zł (dotychczas 5500 zł);
- 30-40 godzin – 8000 zł (dotychczas 8500 zł);
- opłata maksymalna – równowartość w złotych 3000 euro (dotychczas 14500 zł).

Drobne różnice w wysokości opłat wynikają z odmiennej konstrukcji dotychczasowych przepisów, gdzie opłata końcowa była sumą części zmiennej, zależnej od czasu trwania procesu, i części stałej wynoszącej 2500 zł.

Druga z przenoszonych opłat dotyczy wydania decyzji stwierdzającej, czy niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji. Dotychczas była ona zawarta w art. 25p ust. 1 pkt 3 ustawy oraz w pkt 3 załącznika do obwieszczenia Prezesa UTK. W nowym stanie prawnym wysokość tej opłaty określono w pkt XII załącznika do projektowanego rozporządzenia. Podobnie jak

w poprzednim przypadku opłata będzie pobierana jednorazowo na koniec całego procesu, tj. w momencie wydania decyzji.

Ze względu na zmianę maksymalnej wysokości opłaty, określoną w ustawie, konieczne było odpowiednie dostosowanie pośrednich kwot opłat, aby zapewnić równomierny wzrost opłaty w zależności od pracochłonności. Co do zasady opłaty w dwóch najniższych przedziałach pracochłonności wzrosły, zaś opłaty w dwóch najwyższych spadły. Zmiana ta nie powinna być jednak odczuwalna dla podmiotów, gdyż środkowa opłata (dla przedziału pracochłonności od 20 do 30 godzin), która jest jednocześnie najczęściej stosowana, pozostała na niezmiennym poziomie 8000 zł.

Ostatnia z przenoszonych opłat, dotycząca wydawania odstępstw od technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI), wymaga nieco szerszego omówienia. Należy bowiem zauważyć, że opłata ta była jednocześnie uregulowana w dwóch aktach prawnych: w rozporządzeniu z art. 16 ust. 4 ustawy oraz w obwieszczeniu Prezesa UTK. W praktyce zatem jest ona nie tyle przenoszona, co podlega modyfikacji dla zachowania spójności z całą konstrukcją przepisów ustawowych. Modyfikacja wiązała się doprecyzowaniem w § 2 pkt 2 lit. d, że podstawą do pobrania opłaty jest wydanie decyzji z art. 25f ust. 5 i 6 ustawy (zarówno pozytywnej, jak i negatywnej). Opłatę pobiera się, podobnie jak w pozostałych dotychczas omawianych przypadkach, na koniec całego procesu. Stawki opłat określone w rozporządzeniu nie ulegają zmianie za wyjątkiem stawki maksymalnej, która jest zmieniana dla dostosowania do wymagań ustawy na „równowartość w złotych 3000 euro”. Nie wpłynię to jednak na sytuację przedsiębiorstw, gdyż obecna opłata określona w złotych jest na zbliżonym poziomie i wynosi 12000 zł.

2.2. Opłaty dotyczące kontroli

Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw usunęła możliwość pobierania opłat za kontrole prowadzone przez Prezesa UTK, które wiążą się z wykonywaniem badań i pomiarów, oraz okresowe sprawdzenia podsystemu strukturalnego dopuszczonego do eksploatacji (również realizowane w trybie kontroli). Zmiana ta była postulowana przez rynek kolejowy ze względu na znaczące obciążenia finansowe wiążące się z tym faktem. Specyfiką przepisów kolejowych jest bowiem fakt, że praktycznie każda kontrola może wiązać się z dokonaniem różnego rodzaju badań i pomiarów (np. szerokości toru, odległości drzew od osi toru). W efekcie zatem przedsiębiorcy byli narażeni na ponoszenie istotnych kosztów z tego tytułu, na których wysokość nie mieli dodatkowo wpływu. Dodatkowym problemem w tym świetle jest art. 25l ust. 1 ustawy, który określa dodatkowy i niezależny mechanizm odzyskiwania kosztów badań. W konsekwencji podmioty kolejowe były narażone na podwójne ponoszenie opłat – raz za sam fakt kontroli, w ramach której wykonano badania lub pomiary, a drugi raz, odrębnie, za same badania, które wykazały niezgodność podsystemu strukturalnego lub składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei.

Wobec powyższego z przepisów rozporządzenia wyeliminowano możliwość pobierania opłat za kontrole, które polegają na wykonywaniu badań i pomiarów, oraz okresowe sprawdzenia podsystemu strukturalnego dopuszczonego do eksploatacji.

2.3. Opłaty za wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla pojazdów kolejowych zgodnych z dopuszczonym typem

W obowiązującym obecnie rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 31 lipca 2015 r. w *sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania* (Dz. U. poz. 1127) wprowadzono opłaty za wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI. Przepis ten nie rozróżnia jednak sytuacji, gdy dopuszczany do eksploatacji pojazd jest zgodny z typem dopuszczonym już wcześniej. Tymczasem obie te sytuacje wiążą się z diametralnie różnym skomplikowaniem i pracochłonnością całej procedury. Dopuszczenie do eksploatacji pierwszego egzemplarza pojazdu wymaga przekazania Prezesowi UTK obszernej dokumentacji, określonej w art. 23e ust. 1 (dla pojazdu zgodnego z TSI) lub ust. 2 (dla pojazdu niezgodnego z TSI) ustawy. W skrócie rzecz ujmując jest to szczegółowa dokumentacja techniczna pojazdu (włącznie z rysunkami, opisami czy schematami) oraz dokumentacja odzwierciedlająca przebieg procedury weryfikacji WE podsystemu. Tymczasem w przypadku dopuszczania do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z dopuszczonym typem wymagane jest jedynie przedłożenie deklaracji zgodności z typem, zgodnie z art. 23d ust. 3 ustawy. W praktyce jest to jedno- lub dwustronicowy dokument, który jest wystarczającą podstawą dla uzyskania zezwolenia.

Brak rozróżnienia powyższych sytuacji w stawkach opłat pobieranych przez Prezesa UTK jest istotnym problemem dla polskiego sektora kolejowego, w szczególności dla producentów taboru, którzy zobowiązani są do ponoszenia tych opłat. Problem ten jest szczególnie dotkliwy w przypadku produkcji dużych serii pojazdów kolejowych np. wagonów towarowych czy pasażerskich. Stąd w projekcie, w pkt VII załącznika, wprowadzono rozróżnienie pomiędzy opłatą za zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji typu pojazdu, a zezwoleniem na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem. Stawki opłat za pierwszą z tych czynności zostaną pozostawione na obecnym poziomie, zaś stawki za drugą z nich zostały istotnie obniżone, aby lepiej odpowiadały faktycznej wiążącej się z danym procesem pracochłonności.

2.4. Opłata dotycząca licencji maszynisty

W rozporządzeniu wprowadzono również zmianę w obrębie opłat dotyczących licencji maszynisty – za czynności związane z wydaniem licencji, przedłużeniem jej ważności, aktualizacją zawartych w niej danych, a także wydaniem wtórnika. Dotychczasowe przepisy różnicowały opłatę za te czynności w zależności od sposobu złożenia wniosku. Dla wniosków składanych z wykorzystaniem systemu informatycznego prowadzonego przez Prezesa UTK opłata była niższa i wynosiła 100 zł, zaś realizacja wniosku złożonego w inny sposób była droższa i kosztowała 200 zł. Przepisy te miały stanowić zachętę dla maszynistów i podmiotów składających wnioski w ich imieniu do przesyłania wniosków za pośrednictwem systemu informatycznego.

Z początkiem 2017 r. w Urzędzie Transportu Kolejowego uruchomiony nowy System Obsługi Licencji Maszynisty, który ułatwia również obsługę wniosków składanych w postaci papierowej. Maszynista wprowadza odpowiednie dane za pomocą specjalnego kreatora na

stronie internetowej, który jednocześnie na bieżąco sprawdza ich poprawność i weryfikuje uzupełnienie odpowiednich pól we wniosku. Utworzony w ten sposób wniosek jest od razu rejestrowany w systemie, a następnie może zostać wydrukowany i przesłany do Urzędu w postaci papierowej lub podpisany profilem zaufanym i wysłany w postaci elektronicznej. Z uwagi na to, że poprawność wniosku jest weryfikowana niezależnie od sposobu złożenia, nie znajduje już uzasadnienia zróżnicowanie stawek opłaty pod tym kątem.

Projektowana regulacja 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. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych rządowego Centrum Legislacji, zgodnie z § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979 oraz z 2015 r. poz. 1063).

<p>Nazwa projektu: Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące: Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa Ministerstwo Finansów</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu: Andrzej Bittel, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu: Piotr Sieczkowski, Główny Specjalista, Departament Kolejnictwa, tel. 22 630 19 62, e-mail: Piotr.Sieczkowski@mib.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia: 18.01.2017 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac: 125</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Ustawa z dnia 21 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1923) wprowadziła zmiany w zakresie systemu opłat za czynności wykonywane przez Prezesa UTK. Dotychczas istniały dwa takie systemy, określone w odrębnych przepisach ustawy i dwóch rozporządzeniach. Pierwszy z nich został wprowadzony w art. 16 ustawy i rozporządzeniu wydanym na tej podstawie, drugi zaś wynikał z art. 25p ustawy i towarzyszącego mu rozporządzenia. Celem nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym było ujednoczenie tej sytuacji poprzez uchylenie rozporządzenia wydanego na podstawie art. 25p ustawy i przeniesienie przepisów dotyczących opłat dotychczas tam określonych do art. 16 ustawy i rozporządzenia wydawanego na jego podstawie. Zmiany te mają na celu budowę spójnego systemu określania i kalkulacji opłat za czynności wykonywane przez Prezesa UTK.

Istnieje zatem konieczność wydania nowego rozporządzenia na podstawie art. 16 ust. 4 ustawy, które określi szczegółowe wysokości opłat w zależności od pracochłonności konkretnej sprawy, z uwzględnieniem maksymalnych stawek określonych w ustawie.

W projekcie wprowadzane są również zmiany w zakresie nieproporcjonalnie wysokiej opłaty za wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla pojazdów kolejowych zgodnych z dopuszczonym typem oraz za czynności związane z wydawaniem licencji maszynisty.

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

Ze względu na uregulowanie omawianej materii wyłącznie w przepisach powszechnie obowiązującego prawa, nie rozważano innych wariantów interwencji aniżeli legislacyjna.

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

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

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przewoźnicy kolejowi	86	Europejska Baza Danych Interoperacyjności i Bezpieczeństwa (ERADIS)	Zmiana wysokości niektórych opłat
Zarządcy infrastruktury kolejowej	11	UTK	Zmiana wysokości niektórych opłat
Producenci taboru kolejowego	10	MIB	Zmiana wysokości niektórych opłat
Prezes UTK	1	MIB	Zmiana wysokości niektórych opłat i podstawy prawnej ich pobierania

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

Projekt w ramach konsultacji publicznych zostanie przekazany następującym podmiotom:

- 1) PKP S.A.;
- 2) PKP PLK S.A.;
- 3) PKP Cargo S.A.;
- 4) PKP Intercity S.A.;
- 5) „Koleje Mazowieckie-KM” sp. z o.o.;
- 6) Przewozy Regionalne sp. z o.o.;
- 7) Instytut Kolejnictwa;
- 8) Instytut Pojazdów Szynowych „Tabor”;
- 9) Europejskie Konsorcjum Kolejowe WAGON sp. z o.o.;
- 10) NEWAG S.A.;

- 11) PESA Bydgoszcz S.A.;
- 12) Stadler Polska sp. z o.o.;
- 13) Wagony Świdnica S.A.;
- 14) Business Centre Club – Związek Pracodawców;
- 15) Fundacja „Pro Kolej”;
- 16) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 17) Konfederacja Lewiatan;
- 18) Polska Izba Spedycji i Logistyki;
- 19) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 20) Railway Business Forum;
- 21) Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego;
- 22) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
- 23) Związek Pracodawców Kolejowych;
- 24) Forum Związków Zawodowych;
- 25) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 26) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 27) Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP.

Omówienie wyników konsultacji publicznych zostanie zawarte w Raporcie z konsultacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2017 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem	-0,2	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-5,2
budżet państwa	-0,2	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-5,2
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	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	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	-0,2	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-5,2
budżet państwa	-0,2	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-5,2
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Informację o kosztach wdrożenia proponowanych przepisów opracowano na podstawie danych pozyskanych z Urzędu Transportu Kolejowego za 2015 r., 2016 r. i prognozy finansowej na 2017 r. Poniżej przedstawiono wpływ na finanse publiczne w zakresie poszczególnych tytułów opłat podlegających zmianom:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nie przewiduje się zmiany wysokości wpływów z tytułu opłat za prowadzenie spraw związanych z odstępstwami od stosowania TSI oraz wydawanie decyzji stwierdzających, czy niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji. W pierwszym przypadku wynika to z faktu, że wysokości stawek za te czynności nie zmieniają się (poza nieznaczną zmianą w najwyższym, ale niestosowanym w praktyce przedziale). Z kolei w drugim przypadku zmiany stawek nie obejmują jedynego stosowanego w praktyce przedziału pracochłonności (8000 zł – kwota ta jest ta sama w dotychczasowych i nowych przepisach). 2. Nie przewiduje się zmian z tytułu uchylenia różnicowania opłat za czynności związane z licencjami maszynisty w zależności od sposobu złożenia wniosku (papierowo lub elektronicznie). Z początkiem 2017 r. Urząd Transportu Kolejowego uruchomił specjalny system informatyczny, który umożliwi zarówno składanie wniosków o wydanie licencji maszynisty w postaci elektronicznej (z użyciem zaufanego profilu e-PUAP), jak i wypełnienie (z jednoczesną walidacją danych) oraz zarejestrowanie w systemie wniosku o wydanie licencji, który następnie zostanie wydrukowany i przesłany w postaci papierowej. Z tego względu utraciło uzasadnienie różnicowanie stawek opłat w zależności od postaci złożonego wniosku, którego źródłem było założenie, że wnioski złożone papierowo wymagają większego nakładu pracy po stronie Urzędu, gdyż ich 												

poprawność nie była wcześniej weryfikowana przez system informatyczny. W obecnej sytuacji zarówno wnioski składane papierowo, jak i elektronicznie, są wcześniej weryfikowane przez system informatyczny UTK, a forma dostarczenia wniosku nie ma znaczenia.

3. W zakresie opłat za autoryzację jednostek oceniających zgodność ubiegających się o notyfikację prognozuje się nieznaczny wzrost wpływów (rzędu ok. 3000 zł rocznie) wynikający z podniesienia środkowej opłaty z 5500 zł do 6000 zł.
4. Z rozporządzenia eliminowana jest opłata za kontrole, w ramach których wykonywane są badania i pomiary oraz za okresowe sprawdzenia podsystemu strukturalnego dopuszczonego do eksploatacji. Zmiana ta wynika z uchylecia podstawy prawnej do pobierania tych opłat przez ustawę z dnia 21 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw. Na podstawie danych z 2015 r. i 2016 r. oszacowano ubytek dochodów budżetu w wyniku tej zmiany na kwotę ok. 40 000 zł rocznie.
5. Rozporządzenie wprowadza zróżnicowanie opłat za zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji typu pojazdu kolejowego (tj. pierwszego egzemplarza danego typu) od pojazdów zgodnych z wcześniej dopuszczonym typem. Zmiana ta jest podyktowana rażąco dysproporcją w pracochłonności pomiędzy tymi czynnościami, wyrażającą się m.in. zakresem wymaganej dokumentacji (szczegółowy opis w tym zakresie znajduje się w uzasadnieniu). Zmiana ta będzie skutkować zmniejszeniem wpływów do budżetu w wysokości ok. 400 000 zł rocznie. Kwota ta została oszacowana jako średnia wpływów z tego tytułu w 2016 r. i prognozy na 2017 r. Przedmiotowa opłata jest opłatą stosunkowo nową, wprowadzoną w sierpniu 2015 r., stąd nie jest możliwe pozyskanie wcześniejszych danych dla oszacowania jej skutków.

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

Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2017 r.)	Duże przedsiębiorstwa							
	Sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
W ujęciu niepieniężnym	Duże przedsiębiorstwa	Wzrost konkurencyjności polskich producentów taboru wynikający ze zmniejszenia opłat za dopuszczenie kolejnych egzemplarzy pojazdów zgodnych z dopuszczonym typem. Zmniejszenie kosztów pozyskiwania taboru dla przewoźników kolejowych, zachęcenie podmiotów do inwestowania w nowy tabor kolejowy.						
	Sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								

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

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<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 elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:			
9. Wpływ na rynek pracy			
Rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.			
10. Wpływ na pozostałe obszary			
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne	<input type="checkbox"/> demografia	<input type="checkbox"/> informatyzacja	
<input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny	<input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> zdrowie	
<input type="checkbox"/> inne:			
Omówienie wpływu:			
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego			
Zakładana data wejścia w życie rozporządzenia to 14 dni od dnia publikacji.			
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie narzędzia zostaną zastosowane?			
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.			
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)			
-			