

<p><b>Nazwa projektu</b></p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b></p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b></p> <p>Pan Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b></p> <p>Pan Krzysztof Lewczak – Naczelnik Wydziału Krajowych i Międzynarodowych Przewozów Drogowych, Departament Transportu Drogowego, Ministerstwo Infrastruktury, <a href="mailto:krzysztof.lewczak@mi.gov.pl">krzysztof.lewczak@mi.gov.pl</a>, 22 630 12 68</p>	<p><b>Data sporządzenia</b></p> <p>10.02.2021</p> <p><b>Źródło:</b></p> <p>Upoważnienie ustawowe</p> <p>Art. 26 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 1123, z późn. zm.)</p> <p><b>Nr w wykazie prac: 111</b></p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 26 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 1123, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o Funduszu”.

Zgodnie z przywołanym upoważnieniem minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy sposób oceny i wyboru wniosków o objęcie w danym roku dopłatą z Funduszu na podstawie kryteriów, o których mowa w art. 25 ustawy o Funduszu, uwzględniając zaspokojenie potrzeb przewozowych społeczności na obszarze województwa.

Wskutek dokonywanej w ustawie z dnia 16 grudnia 2020 r. o rozliczaniu ceny lokali lub budynków w cenie nieruchomości zbywanych z gminnego zasobu nieruchomości (Dz. U. z 2021 r. poz. 223) nowelizacji ustawy o Funduszu rozszerzeniu ulegnie katalog kryteriów branych pod uwagę przy ocenie wniosków o wsparcie z Funduszu. W wyniku dokonywanej w ten sposób pośredniej zmiany przepisu upoważniającego ustawy o Funduszu, a tym samym utraty mocy przez obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 sierpnia 2019 r. w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 1514), konieczne jest wydanie nowego rozporządzenia uwzględniającego oprócz powtórzenia aktualnie obowiązujących przepisów aktu wykonawczego dodanie nowego kryterium oceny wniosków i określenie w wyniku tego uzupełnienia wartości dotychczasowych przeliczników dla poszczególnych kryteriów oceny.

Celem projektowanego rozporządzenia jest umożliwienie dalszego stosowania przepisów ustawy o Funduszu po jej nowelizacji oraz dostosowanie przepisów aktu wykonawczego do zmienianych w zakresie procedury oceny wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu przepisów ww. ustawy. Proponowane rozwiązania poza powtórzeniem aktualnie obowiązujących regulacji wykonawczych precyzują stosowanie przez wojewodę w ramach oceny wniosków kryterium zapewnienia dostępności komunikacyjnej terenów objętych przedsięwzięciami lub inwestycjami powiązanych z przedsięwzięciem infrastrukturalnym, o których mowa w art. 5b ust. 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o finansowym wsparciu tworzenia lokali mieszkalnych na wynajem, mieszkań chronionych, noclegowni, schronisk dla bezdomnych, ogrzewalni i tymczasowych pomieszczeń (Dz. U. z 2020 r. poz. 50, z późn. zm.), a także uzgadniają w wyniku tego uzupełnienia wartości dotychczasowych przeliczników dla poszczególnych kryteriów oceny.

Przedstawione rozwiązania służą zagwarantowaniu jasności i przejrzystości regulacji w zakresie procedury stosowania kryterium dopuszczanego w wyniku nowelizacji ustawy o Funduszu.

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

**Rekomendowane rozwiązanie:** Z uwagi na potrzebę umożliwienia dalszego stosowania przepisów ustawy o Funduszu po jej nowelizacji oraz dostosowania przepisów aktu wykonawczego do zmienianych przepisów ww. ustawy konieczne jest wydanie nowego aktu wykonawczego powtarzającego i uzupełniającego w niezbędnym zakresie przepisy tracące moc w wyniku wejścia w życie ustawy nowelizującej ustawę o Funduszu rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 sierpnia 2019 r. w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

**Planowane narzędzie interwencji:** opcja legislacyjna – rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Projektowany dokument rządowy służy określeniu szczegółowej procedury stosowania w ramach oceny wniosków kryteriów wskazanych ustawowo przez powtórzenie aktualnie obowiązujących regulacji w tym zakresie oraz uzupełnienie ich o sposób postępowania w przypadku kryterium zapewnienia dostępności komunikacyjnej terenów objętych działaniami promiennymi i określenia w wyniku tego uzupełnienia wartości dotychczasowych przeliczników dla poszczególnych kryteriów oceny. W tym zakresie projekt przewiduje dokonywanie oceny przez pryzmat tego kryterium na podstawie liczby przystanków komunikacyjnych i dworców na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zlokalizowanych w odległości nie większej niż 500 m od terenów objętych działaniami promiennymi oraz stosowanie w odniesieniu do tego kryterium przelicznika o wartości 0,05.

**Inne analizowane rozwiązania (przyczyna niezastosowania):** nie jest możliwe pozalegisłacyjne rozwiązanie problemu – szczegółowa procedura oceny wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu jest regulowana przepisami wykonawczymi do ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

**Oczekiwany efekt:** możliwość dalszego stosowania przepisów ustawy o Funduszu po jej nowelizacji, dostosowanie przepisów aktu wykonawczego do zmienianych przepisów ww. ustawy, jasność i przejrzystość regulacji w zakresie procedury stosowania nowego kryterium wprowadzonego w wyniku nowelizacji ustawy.

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

Nie dotyczy.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Pasażerowie w transporcie autobusowym w ujęciu rocznym	268 391 tys. (przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym)	Główny Urząd Statystyczny – Transport – wyniki działalności w 2019 r.	Dofinansowanie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej ze środków Funduszu przyczynia się do uruchamiania nowych linii komunikacyjnych, zwiększenia dostępności komunikacji autobusowej dla pasażerów, również na obszarach, na których komunikacja ta dotąd nie istniała w wymiarze zaspokajającym podstawowe potrzeby obywateli. Projektowana regulacja przyczyni się do zapewnienia obywatelom dojazdów do pracy, szkół i placówek zdrowia, środkami transportu publicznego.
Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej	225	Sprawozdanie Ministra Infrastruktury z realizacji zdań Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej za 2019 rok	Organizatorzy otrzymują dopłatę do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej. Dzięki temu mogą uruchamiać nowe połączenia komunikacyjne, co przyczynia się do zapewnienia lepszej dostępności transportu publicznego na obszarze ich właściwości. Doprecyzowanie procedury oceny wniosków umożliwi premiowanie wnioskodawców



budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Wydatki ogółem</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Saldo ogółem</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Źródła finansowania	-
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Projekt rozporządzenia nie ma bezpośredniego wpływu na sektor finansów publicznych z uwagi na zawarty w obowiązujących regulacjach mechanizm oceny.</p> <p>Ocena wpływu Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na finanse publiczne została dokonana w ocenie skutków ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Ocena wpływu nowego kryterium oceny wniosków została dokonana natomiast w ocenie skutków projektu ustawy o rozliczaniu ceny lokali lub budynków w cenie nieruchomości zbywanych z gminnego zasobu nieruchomości. Istotą przepisów dotyczących preferencji dla gmin realizujących działania promieszkaniowe w innych programach (w tym programie realizowanym ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej) jest uzupełnienie kryteriów oceny wniosków składanych w ramach procedury przyznawania środków z poszczególnych funduszy o działania kluczowe z punktu widzenia polityki mieszkaniowej, a tym samym zachęta do łączenia narzędzi w celu np. poprawy dostępności osiedli. W związku z tym nie przewiduje się zwiększenia finansowania w ramach poszczególnych funduszy, w tym Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, z tytułu tych zmian.</p>

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

		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 2020 r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	-	-	-	-	-	-	-	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Dofinansowanie ze środków Funduszu przyczynia się do uruchamiania większej liczby przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Proponowane rozwiązania służą zwiększeniu liczby połączeń regularnych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny, liczby przewożonych pasażerów, przy wykorzystaniu potencjału przedsiębiorców istniejących obecnie na rynku.							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Dofinansowanie ze środków Funduszu przyczynia się do uruchamiania większej liczby przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Proponowane rozwiązania służą zwiększeniu liczby połączeń regularnych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny, liczby przewożonych pasażerów, przy wykorzystaniu potencjału przedsiębiorców istniejących obecnie na rynku.							

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	-
Niemierzalne	rodzina, obywatele (w tym osoby starsze i osoby niepełnosprawne) oraz gospodarstwa domowe	<p>Rozwój sieci autobusowego transportu publicznego ma na celu zapewnienie obywatelom dojazdów środkami transportu publicznego do miejsc ważnych z przyczyn społecznych i gospodarczych, w szczególności do pracy, szkół i placówek zdrowia. Zwiększenie siatki połączeń autobusowych tworzy możliwość znalezienia przez obywatela zatrudnienia w dalszej okolicy, a tym samym może przyczynić się do zniwelowania wykluczenia ekonomicznego tych członków rodziny, którzy nie mogli znaleźć zatrudnienia w najbliższym miejscu swojego zamieszkania.</p> <p>Mając na uwadze potrzeby przewozowe osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, organizator publicznego transportu zbiorowego organizując przewozy o charakterze użyteczności publicznej, przy udzielaniu zamówienia publicznego na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, w specyfikacji istotnych warunków zamówienia może uwzględnić w szczególności normy jakości i powszechną dostępność świadczonych usług, w tym m.in. rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące dogodnej obsłudze pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Ponadto w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawieranej przez organizatora publicznego transportu zbiorowego z operatorem, określa się m. in. wymagania w stosunku do środków transportu – w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W związku z powyższym zwiększenie liczby połączeń komunikacyjnych realizowanych w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej stanowi znaczne ułatwienie dla osób niepełnosprawnych i starszych.</p> <p>Dodatkowo należy wskazać, że wśród kryteriów na podstawie, których wojewoda dokonuje podziału środków Funduszu na organizatorów, jest realizacja potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie dostępu do przewozów na liniach komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej.</p> <p>Doprecyzowanie procedury stosowania nowego kryterium zapewnienia dostępności komunikacyjnej terenów objętych działaniami promieszkaniowymi przy ocenie wniosków o wsparcie z Funduszu umożliwi natomiast premiowanie wnioskodawców zaangażowanych w zapewnianie szerszej dostępności komunikacyjnej osiedlom mieszkaniowym. Może zatem przyczynić się do większego zaangażowania inwestorów w poprawę dostępu nieruchomości mieszkaniowych do infrastruktury transportowej, a tym samym do poprawy jakości życia mieszkańców.</p>

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).

- tak  
 nie  
 nie dotyczy

- zmniejszenie liczby dokumentów  
 zmniejszenie liczby procedur  
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

- zwiększenie liczby dokumentów  
 zwiększenie liczby procedur  
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
--	---

Komentarz: -

### 9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane rozporządzenie będzie miało pozytywny wpływ na rynek pracy. Podstawowym celem wprowadzonych rozwiązań, przez dofinansowanie przewozów autobusowych organizowanych przez samorządy, jest zwiększenie mobilności obywateli, w szczególności zapewnienie im możliwości dojazdów środkami transportu publicznego do miejsc ważnych z przyczyn społecznych i gospodarczych, w tym do miejsca wykonywanej pracy, miejsca nauki czy ośrodka zdrowia.

### 10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne  
 sytuacja i rozwój regionalny  
 inne:

demografia  
 mienie państwowe

informatyzacja  
 zdrowie

Omówienie wpływu

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na pozostałe obszary.

### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Przepisy projektowanego rozporządzenia wejdą w życie z dniem wejścia w życie ustawy nowelizującej kryteria oceny wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu tj. z dniem 1 kwietnia 2021 r.

### 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja efektów projektowanego rozporządzenia będzie dokonywana w dotychczasowym trybie oceny rozwiązań wynikających z ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

### 13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

-