

<p><b>Nazwa projektu</b> Uchwała Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Krajowy Program Żegludowy do roku 2030”</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> Pan Marek Gróbarczyk – Sekretarz Stanu, Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Pan Tomasz Kocoń, Naczelnik wydziału w Ministerstwie Infrastruktury email: tomasz.kocon@mi.gov.pl, tel. 22 583 8557 Pani Anna Kiedrowicz-Thel, Specjalista w Ministerstwie Infrastruktury, anna.kiedrowicz-thel@mi.gov.pl, tel. 22 583 87 71</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 29.06.2021 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju z perspektywą do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.); Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.</p> <p><b>Nr w wykazie prac Rady Ministrów:</b> ID118</p>
--	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Pomimo, że Polska ma dogodny układ dróg wodnych wpisujący się w główne kierunki przewozów ładunków na osi północ-południe oraz zgodny z kierunkami rozwoju europejskiego systemu transportowego, to na skutek wieloletnich zaniedbań i braku odpowiedniej polityki rozwoju potencjał dróg wodnych w poszczególnych korytarzach transportowych nie jest wykorzystywany. W chwili obecnej pogarszające się warunki eksploatacji dróg wodnych w Polsce, wynikające ze złego stanu technicznego istniejącej infrastruktury, są jedną z podstawowych barier rozwoju żegludgi śródlądowej. Podstawowe znaczenie dla rozwoju transportu śródlądowego ma w szczególności osiągnięcie maksymalnego potencjału szlaków wodnych, w oparciu o istniejącą infrastrukturę i dostosowanie ich parametrów do potrzeb nowoczesnej żegludgi, w szczególności w celu wzmocnienia integracji portów morskich z zapleczem lądowym.

Długość śródlądowych dróg wodnych w Polsce od lat utrzymuje się na podobnym poziomie – w 2018 r. wynosiła 3 654 km, według raportu Głównego Urzędu Statystycznego pn. „Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2018 r.”, z czego 2 425 km stanowiły uregulowane rzeki żeglowne, 635 km – skanalizowane odcinki rzek, 335 km – kanały, a 259 km – jeziora żeglowne. Eksploatowanych dróg wodnych przez żegludę było 3 336 km (91,3%). Wymagania stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym (klasy IV i V) w 2018 r. spełniało w Polsce 5,6% długości dróg wodnych (206 km). Pozostała sieć dróg wodnych tworzą drogi o znaczeniu regionalnym (klasy I, II i III), których łączna długość w 2018 r. wyniosła 3 448 km (94,4% ogólnej długości dróg wodnych).

Jakość śródlądowych dróg wodnych (jakość infrastruktury) przekłada się bezpośrednio na możliwości regularnego i efektywnego ekonomicznie transportu wodnego śródlądowego. Niewystarczające zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych w Polsce wpływa na specyfikę funkcjonowania żegludgi śródlądowej. Do najistotniejszych utrudnień żegludgowych należą zbyt małe głębokości tranzytowe uniemożliwiające regularny przewóz towarów, niewłaściwe parametry mostów drogowych i kolejowych, awarie śluz i jazów oraz długotrwałe przerwy nawigacyjne spowodowane zalodzeniem, a następnie wysoką wodą oraz okresami suszy.

Dodatkowo, oprócz jakości infrastruktury, istotne znaczenie ma sytuacja rynku żegludgi śródlądowej, związana z koniecznością transformacji istniejącej floty w nowe niskoemisyjne i efektywne energetycznie jednostki pływające oraz dostępem do wysokokwalifikowanych pracowników na rynku pracy.

Osiągnięcie wysokiego poziomu konkurencyjności sektora wymaga więc zarówno:

- inwestycji w infrastrukturę dróg wodnych, w szczególności na odcinkach dostępnych do portów morskich;
- wsparcia rozwoju rynku żegludgi śródlądowej.

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

Niezawodność transportu wodnego śródlądowego uzależniona jest od stabilnych warunków nawigacyjnych na drogach wodnych, tj. *Dobrych Warunków Nawigacyjnych* zgodnie z rozporządzeniem TEN-T 1315/2013, w szczególności w korytarzach transportowych łączących porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki kraju z zapleczem lądowym.

*Dobre Warunki Nawigacyjne* można rozumieć przede wszystkim jako stabilne głębokości tranzytowe szlaku żegludgowego oraz dostępności śluz. Dodatkowe znaczenie dla osiągnięcia większej efektywności mają prześwity pod mostami i wymiary śluz.

Oprócz *Dobrych Warunków Nawigacyjnych* na możliwości rozwoju transportu wodnego śródlądowego mają wpływ także inne czynniki związane ze zrównoważoną gospodarką wodną, zagospodarowaniem rzek oraz czynniki zewnętrzne takie jak:

- polityka transportowa (sfera regulacji i strategii wpływających na warunki rynkowe na poziomie UE, krajowym, regionalnym i lokalnym);

- struktura gospodarki i ogólna sytuacja gospodarcza w korytarzach transportowych, inwestycje infrastrukturalne oraz inne czynniki wpływające na popyt na transport;
- sytuacja na rynku pracy;
- sytuacja ekonomiczna przedsiębiorców (armatorów i operatorów punktów przeładunkowych) działających w żegludze śródlądowej, od których zależy podaż transportu;
- dostępność zasobów wodnych, zmiany klimatyczne i czynniki związane z oddziaływaniem na środowisko.

Sektor transportu wodnego śródlądowego nie posiada dedykowanego dokumentu planistycznego – programu wieloletniego czy też programu rozwoju na wzór dokumentów planistycznych dla transportu kolejowego i drogowego. Rekomendowanym działaniem jest opracowanie programu o charakterze operacyjno-wdrożeniowym, składającego się z inwestycji oraz działań o charakterze programowym i regulacyjnym wspierającym rozwój rynku żeglugi śródlądowej.

Planowanym narzędziem interwencji jest więc opracowanie programu rozwoju stanowiącego kompleksowy plan transportowy dla żeglugi śródlądowej w perspektywie do 2030 r. pn. *Krajowy Program Żeglugowy do 2030 r. (KPŻ2030)*.

Realizacja projektów inwestycyjnych wskazanych w KPŻ2030 – w indykatywnej liście projektów do realizacji – przyczyni się do zapewnienia dobrych warunków nawigacyjnych na szlakach żeglugowych, a w konsekwencji znacząco poprawi warunki dla niezawodnego i efektywnego transportu, w szczególności w celu wzmocnienia integracji portów morskich z zapleczem lądowym.

Strategia wdrażania KPŻ2030 ukierunkowana będzie przede wszystkim na realizację projektów inwestycyjnych mających na celu poprawę warunków nawigacyjnych na drogach wodnych oraz działania o charakterze programowym ukierunkowanych na przystosowanie dróg wodnych do wyzwań związanych ze zrównoważonym rozwojem sektora transportu dla potrzeb perspektywy finansowej UE 2021-2027.

Realizacja KPŻ2030 zostanie osiągnięta poprzez następujące cele szczegółowe:

Cel szczegółowy 1 – Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych;

Cel Szczegółowy 2 – Rozwój rynku w sektorze transportu wodnego śródlądowego;

Cel Szczegółowy 3 – Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych.

Zakres interwencji KPŻ2030 odnosi się do polskich odcinków międzynarodowych dróg wodnych wskazanych w Porozumieniu AGN, tj.:

- E30 – Odrzańska Droga Wodna, odcinek od Gliwic do Portów Morskich Szczecin i Świnoujście;
- E40 – Droga Wodna Rzeki Wisły na odcinku Gdańsk-Toruń;
- E70 – połączenie Odra-Wisła oraz połączenie Wisła-Zalew Wiślany.

Celem KPŻ2030 jest przywrócenie warunków dla niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego na śródlądowych drogach wodnych w Polsce.

Nie jest możliwe osiągnięcie celów za pomocą innych środków, ze względu na wynikającą z przepisów prawa obligatoryjność wydania uchwały.

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

Liderem w udziale transportu wodnego śródlądowego jest Holandia, gdzie nawet 48,9% transportowanych towarów jest transportowanych po śródlądowych drogach wodnych. W Niemczech udział transportu rzeczno-żegludowego wynosi 16%, a w Austrii 5,6%. Znacznie wyższe wyniki niż w naszym kraju osiągane są również w Czechach (4,7%) czy na Węgrzech (6%). Polska z wynikiem 0,2% plasuje się znacznie poniżej europejskiej średniej wynoszącej 8%.

Dla zwiększenia dostępności do żeglugi, koniecznym jest stałe inwestowanie w rozwój dróg wodnych. Liderzy pod tym względem – Holandia i Niemcy przeznaczają znaczne środki na ten cel, dzięki czemu uzyskują efekty w postaci zwiększonego udziału transportu wodnego śródlądowego w transporcie towarowym.

Dodatkowo modele biznesowe największych europejskich portów morskich oparte są na zapewnieniu efektywnej integracji z zapleczem lądowym przez wykorzystanie żeglugi śródlądowej.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorstwa transportowe, stocznie i armatorzy związani z transportem wodnym śródlądowym	ok. 500	Dane własne, KE	Zapewnienie stabilnych warunków nawigacyjnych na drogach wodnych, aktywizacja sektora stoczniowego oraz wzrost konkurencyjności żeglugi śródlądowej.
Jednostki Samorządu Terytorialnego	137	Dane własne	Ochrona przed skutkami powodzi, aktywizacja



pozostałe jednostki (oddzielnie) – Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie					-24,2	-53,1	-63,2			-83,71		-224,21
--	--	--	--	--	-------	-------	-------	--	--	--------	--	---------

Źródła finansowania	Potencjalne źródła finansowania: Krajowe środki: budżet państwa, budżet PGW WP – współfinansowanie wkładu, przy założeniu współfinansowania ze środków UE na poziomie 85%.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>W perspektywie obowiązywania KPŻ2030 planuje się dokończenie realizacji projektów z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 oraz realizację projektów w przyszłej perspektywie finansowej UE 2021-2027. Dla projektów z obecnej perspektywy ramy finansowej utrzymane są na obecnym poziomie i nie przewiduje się zwiększenia środków na ich realizację.</p> <p>Natomiast w zakresie projektów wskazanych do realizacji w przyszłej perspektywie finansowej, precyzyjne zdefiniowanie ram finansowych będzie możliwe po określeniu priorytetów nowej perspektywy finansowej w trakcie 2021 roku i przyjęciu programów, inicjatyw i instrumentów oraz przypisania do nich źródeł finansowania i w oparciu o środki własne inwestora – Wody Polskie oraz w przypadku inwestycji dot. RIS (nr 10 i 11 indykatywnej listy projektów KPŻ2030) – środków z budżetu państwa.</p> <p>W związku z powyższym na obecnym etapie założono, że obecnie głównym źródłem finansowania będzie polityka spójności UE. Tym samym dla podstaw obliczenia dodatkowych kosztów realizacji inwestycji założono dofinansowanie ze środków UE na poziomie 85%. Koszt realizacji indykatywnej listy projektów inwestycyjnych został przedstawiony jako konieczność poniesienia wkładów własnych przez beneficjentów dla inwestycji:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nr 1-9 – PGW WP (środki własne);</li> <li>• nr 10-11 – Dyrektorzy UŻŚ (budżet państwa).</li> </ul> <p>Podział na lata został oszacowany na podstawie okresów realizacji inwestycji wskazanych w KPŻ2030.</p> <p>Inwestycje wskazane w liście projektów zostaną uwzględnione w planach inwestycyjnych PGW WP, o którym w art. 240 ustawy Prawo wodne. Plany te podlegają uzgodnieniu z ministrem właściwym ds. żeglugi śródlądowej. Tym samym projekty inwestycyjne w zakresie dróg wodnych zostaną ujęte w planach inwestycyjnych PGW WP. Dodatkowo zakłada się, że utrzymanie infrastruktury transportowej śródlądowych dróg wodnych będzie finansowane również ze środków własnych Wód Polskich w ramach Programów utrzymania, o których mowa w art. 240 Prawo wodnego, uzgadnianych również z ministrem ds. żeglugi śródlądowej.</p> <p>Działania o charakterze sektorowym - programowe i regulacyjne, realizowane przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej będą finansowane ze środków budżetu państwa, w ramach przyznanego corocznie limitu wydatków oraz ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej – również w ramach corocznych planów finansowych Funduszu.</p> <p>Należy podkreślić, że realizacja działań programowych i regulacyjnych KPŻ2030 nie będzie generować dodatkowych kosztów finansowych, stanowiących dodatkowe obciążenie budżetu państwa. W ramach przyznanego corocznie limitu należy przewidzieć w roku 2031 poniesienie kosztów związanych z wykonaniem raportu ewaluacyjnego w wysokości 0,25 mln zł.</p> <p>Dodatkowo wzrost transportowego i turystycznego wykorzystania dróg wodnych może przełożyć się na wzrost przychodów z tytułu użytkowania szlaków żeglugowych oraz urządzeń hydrotechnicznych (śluz i pochylnie). Bazując na dostępnych prognozach pracy przewozowej oraz liczby śluzowań – wykonanych na podstawie modelu ruchu dokonano szacunkowego wzrostu przychodów z tytułu korzystania dróg wodnych wedle poniższego wzoru.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Korzystanie z dróg wodnych – przyjęta stawka za 1 t-km: 0,001 zł (zgodnie z obowiązującymi stawkami opłat) * prognozowana praca przewozowa: 1 257 393 624 t-km = ok. 1,25 mln zł.</li> <li>2. Korzystanie z urządzeń hydrotechnicznych (śluz i pochylnie) – przyjęta stawka 15,81 zł * prognozowana liczba śluzowań w 2030: 40 276 = ok. 0,64 mln zł.</li> </ol> <p>Łączna kwota to ok. 1,89 mln zł.</p> <p>Projekt planu finansowego PGW WP na 2021 zakłada przychody z tego tytułu ok. 1,3 mln zł. Tym samym obliczony dodatkowy przychód dla PGW WP, liczony jako różnica między obecnym poziomem przychodów, a planowanym to: 0,59 mln zł.</p>

**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	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Na etapie realizacji Programu, środki finansowe przeznaczone na realizację prac inwestycyjnych będą wsparciem dla polskich (bądź zagranicznych) firm, wykonujących prace budowlane w branży hydrotechnicznej.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Przewiduje się stworzenie odpowiednich warunków nawigacyjnych, umożliwiających rozwój oraz powstawanie nowych przedsiębiorstw transportowych, stoczni oraz portów rzecznych.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Zabezpieczenie przed powodzią. Rozwój turystyki terenów nadrzecznych. Rozwój portów śródlądowych i nabrzeży przeładunkowych.						
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>								
<input type="checkbox"/> nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegółowo 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 checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
<p>Komentarz:</p> <p>W ramach realizacji celów szczegółowych Programu planowane są działania ułatwiające obsługę podmiotów działających w sektorze żeglugi śródlądowej poprzez digitalizację procesów administracyjnych Urzędów Żeglugi Śródlądowej oraz wprowadzeni cyfrowego poboru opłat przez administrację drogi wodnej.</p>								
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>								
<p>Program będzie stwarzał warunki niezbędne dla rozwoju floty statków śródlądowych oraz zatrzyma negatywny trend spadku transportowanych ładunków. Takie uwarunkowania pozwolą na zachowanie istniejących miejsc pracy oraz aktywizację gałęzi śródlądowego transportu wodnego w sieci transportowej kraju. W ramach KPŻ2030 wskazano również działania mające na celu promocję edukacji i zawodów sektora żeglugi śródlądowej, które potencjalnie mogą mieć pozytywny wpływ na rynek pracy.</p> <p>Realizacja Programu będzie miała pozytywny wpływ na rozwój gospodarki. Realizowane prace inwestycyjne będą wsparciem dla polskich firm, wykonujących operaty i prace dokumentacyjne, a także prace budowlane (jako potencjalni podwykonawcy Generalnego Wykonawcy). Przewiduje się, że intensyfikacja działań w branży hydrotechnicznej spowoduje zwiększenie zatrudnienia w branży hydrotechnicznej.</p> <p>Program będzie stanowił również impuls do aktywizacji potencjału polskich uczelni i instytutów badawczych.</p>								

Po zakończeniu projektu przewiduje się wzrost znaczenia turystycznego regionu i rozwój miejsc pracy związanych z hotelarstwem i gastronomią. Dodatkowo wsparcie dla modernizacji floty statków żeglugi śródlądowej przyczyni się do aktywizacji stoczni rzecznych i pobudzenia zatrudnienia w tym segmencie rynku żeglugowego.

## 10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne  
 sytuacja i rozwój regionalny  
 inne:

demografia  
 mienie państwowe

informatyzacja  
 zdrowie

Omówienie wpływu

KPŻ2030 przyniesie korzyści na różnych płaszczyznach funkcjonowania Państwa i jego obywateli. W aspektach gospodarczych przyczyni się m.in. do utrzymania ciągłości i poprawy warunków żeglugi dla użytkowników drogi wodnej, która ma szansę spowodować wzrost aktywności mieszkańców tych obszarów, przekładając się na stworzenie nowych miejsc pracy, poprawienia warunków eksploatacji stoczni i nabrzeży przeładunkowych dla ich właścicieli i użytkowników oraz zwiększy możliwości transportowe i przyspieszy rozwój gospodarczy na terenach przyległych. W aspektach społecznych przyczyni się do podniesienia poziomu ochrony przed powodzią, usprawni rekreacyjne wykorzystanie rzek i przyczyni się do rozwoju aktywności związanej z wykorzystaniem walorów śródlądowych dróg wodnych. W aspekcie ekonomicznym pozwoli na uniknięcie materialnych i niematerialnych strat powodziowych poprzez modernizację obwałowań i urządzeń hydrotechnicznych na śródlądowych drogach wodnych. Program będzie miał też wpływ na redukcję kosztów transportu przez niższe koszty transportu przy wykorzystaniu drogi wodnej. Planowane w ramach Programu zadania wpłyną na realizację działań środowiskowych, poprzez modernizację budowli hydrotechnicznych.

## 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowana uchwała wejdzie w życie z dniem następującym po dniu podjęcia.

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

Ocena realizacji KPŻ2030 odbędzie się na podstawie wskaźnika rezultatu wyrażonego w mln ton przetransportowanych ładunków po śródlądowych drogach wodnych oraz na podstawie wskaźników produktów: liczby kilometrów dróg wodnych, objętych Porozumieniem AGN z odbudowaną zabudową regulacyjną lub wykonanymi pracami modernizacyjnymi oraz liczby zmodernizowanych lub wybudowanych obiektów hydrotechnicznych, na drogach wodnych objętych Porozumieniem AGN, na koniec okresu obowiązywania Programu, a także liczby kilometrów objętych Systemem Usług Informacji Rzecznej.

Przewiduje się także coroczny raport z zakresu realizacji, sporządzony przez instytucję odpowiedzialną za realizację zadań inwestycyjnych ujętych w Programie, tj. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, uzupełniony o raport ministra właściwego ds. żeglugi śródlądowej w zakresie realizacji poszczególnych celów Programu.

Po zakończeniu obowiązywania KPŻ2030 planowany jest szczegółowy raport ewaluacyjny w celu oceny spełnienia wskazanego celu głównego i celów szczegółowych.

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

## Wyjaśnienia do formularza oceny skutków regulacji

### 0. Metryczka

W niniejszej części należy podać podstawowe informacje na temat oceny skutków regulacji:

- Nazwa projektu:

Proszę podać np. wstępny tytuł projektu wpisany do wykazu prac legislacyjnych.

- Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące:

Proszę wskazać organ odpowiedzialny za przygotowanie projektu, jego koordynację oraz wdrożenie (ministerstwo wiodące). W przypadku, gdy projekt jest przedmiotem prac więcej niż jednego ministerstwa, proszę wskazać również podmioty współpracujące.

- Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu:

Proszę wskazać osobę, która w ministerstwie wiodącym nadzoruje prace jednostki odpowiedzialnej za merytoryczne przygotowanie projektu.

- Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:

Proszę podać kontakt (telefon, adres e-mail) do osoby, która jest odpowiedzialna za opracowanie projektu (np. kierownika komórki organizacyjnej) i będzie w stanie odpowiedzieć na ewentualne pytania związane z przedstawionymi w ocenie informacjami lub wskaże odpowiednią osobę.

- Data sporządzenia:

Proszę podać datę przygotowania OSR.

- Źródło:

Z rozwijanej listy proszę wybrać źródło, na podstawie którego przygotowujemy projekt (punkt exposé, data decyzji, nazwa strategii, nr dyrektywy, sygn. orzeczenia TK, nazwa ustawy, inne).

- Nr w wykazie prac:

Proszę podać numer z właściwego wykazu prac legislacyjnych.

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Proszę opisać istotę problemu (np. zawodność rynku, zapotrzebowanie na dobro publiczne, wysokie koszty transakcyjne, bariery w prowadzeniu działalności gospodarczej itp.) i jego praktyczny wymiar (np. zbyt mała ochrona leasingobiorców, niewystarczający komfort i długi czas podróży koleją, występujące obciążenia administracyjne pobierczego danego przepisu itp.). Istotą problemu nie jest brak określonej regulacji - nowa regulacja może być jednym z instrumentów (sposobem) rozwiązania problemu. Dobrze i zwięźle wypełniona rubryka umożliwi zrozumienie problemu, który ma być rozwiązany oraz skali i przyczyn jego występowania.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę opisać najważniejsze (największe) problemy wymagające rozwiązania.

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

Proszę zwięźle opisać proponowane rozwiązanie problemu opisanego w pkt 1 oraz oczekiwane rezultaty jego (ich) wdrożenia, sformułowane w możliwie konkretny, mierzalny i określony w czasie sposób - w przypadkach w których jest to możliwe powinien być zgodny z zasadą SMART (prosty, mierzalny, osiągalny, istotny, określony w czasie), np. osiągnięcie do 2020 r. wskaźnika upowszechnienia wychowania przedszkolnego co najmniej 90%.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę opisać najważniejsze rekomendacje i cele.

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

Proszę wskazać - tam gdzie to możliwe - rozwiązania w minimum 3 krajach i źródła informacji. Proszę wskazać kraje, z których rozwiązania przeanalizowano oraz wyniki tych analiz.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę wskazać informacje odnoszące się do zagadnień najważniejszych.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Proszę wyszczególnić jakie podmioty (zarówno osoby fizyczne, prawne lub jednostki nieposiadające osobowości prawnej) są objęte projektem. Proszę oszacować ich liczbę (wraz z podaniem źródła danych) oraz opisać charakter oddziaływania projektu na daną grupę.

Proszę dostosować liczbę wierszy w tabeli, zgodnie z potrzebami projektu. Puste wiersze proszę usunąć.

Przykładowe grupy: obywatele, MŚP, rolnicy, rodzina, inwestorzy, lekarze, emeryci, osoby niepełnosprawne.

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

Proszę podać informacje o konsultacjach poprzedzających przygotowanie projektu oraz wskazać, jaki jest planowany zakres konsultacji publicznych i opiniowania projektu, w szczególności uwzględniając:

- wskazanie, czy były (i jak długo) prowadzone konsultacje poprzedzające przygotowanie projektu (tzw. pre-konsultacje publiczne), podmioty, z którymi były prowadzone te konsultacje (w tym ekspertów), w jaki sposób komunikowano się z grupami wskazanymi w pkt 6 (metody konsultacji np. warsztaty, kwestionariusz on-line), krótkie podsumowanie wyników konsultacji,
- terminy planowanych konsultacji publicznych, podmioty, z którymi będzie konsultowany projekt, wskazanie przepisu z którego wynika obowiązek zasięgnięcia opinii.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

W przygotowaniu kalkulacji skutków dla sektora finansów publicznych proszę uwzględnić aktualne wytyczne dotyczące założeń makroekonomicznych, o których mowa w art. 50a ustawy o finansach publicznych.

Jeśli to możliwe proszę wskazać skumulowane koszty/oszczędności. Prognozę proszę przeprowadzić w podziale na proponowane kategorie w horyzoncie 10-letnim, w wartościach stałych (np. ceny stałe dla pierwszego roku prognozy). W przypadku gdy analiza wpływu obejmuje dłuższy niż 10-letni horyzont (np. zmiany w systemie emerytalnym), możliwe jest dostosowanie kolumn tabeli do horyzontu projektu.

Jeżeli obliczenia zostały wykonane na podstawie opracowania własnego, proszę je przedstawić w formie załącznika oraz wskazać to opracowanie w pkt 13.

W opracowywanej analizie wpływu, co do zasady, należy przyjąć kalkulację w cenach stałych. W przypadku zastosowania cen bieżących, prezentacja skutków finansowych powinna uwzględniać wskaźniki makroekonomiczne podawane w [Wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw.](#) Jeżeli nie zastosowano wskaźników makroekonomicznych podanych w [Wytycznych MF](#), proszę dołączyć stosowną informację wyjaśniającą.

Proszę wskazać źródła finansowania planowanych wydatków. Proszę wskazać również wszystkie przyjęte do obliczeń założenia i źródła danych.

Skutki proszę skalkulować dla roku wejścia w życie regulacji (0), a następnie w kolejnych latach jej obowiązywania. W kolumnie *Łącznie* proszę wpisać skumulowane skutki za okres 10 lat obowiązywania regulacji.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę dokonać analizy wpływu na SFP dla najważniejszych zmian.

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

Proszę oszacować wpływ na konkurencyjność gospodarki, przedsiębiorczości oraz na sytuację rodziny. Skutki należy przypisać do odpowiedniej grupy w tabeli.

W przypadku gdy regulacja będzie oddziaływać na inne niż wymienione w formularzu podmioty proszę odpowiednio uzupełnić formularz.

Proszę wskazać wartość finansową, z uwzględnieniem m.in. kosztów ponoszonych w związku z wejściem w życie aktu (np. koszt aktualizacji systemów informatycznych, zakupu nowych urządzeń), podatków i opłat lokalnych, itp.

W ujęciu niepieniężnym proszę podać wartości najważniejszych wskaźników, które ulegną zmianie (np. skrócenie czasu wydania pozwolenia na budowę o 100 dni, wzrost wskaźnika upowszechnienia wychowania przedszkolnego o 20 punktów procentowych).

W przypadku gdy nie ma możliwości podania żadnych wartości liczbowych (lub wpływ dotyczy także zmian, których nie można skwantyfikować) proszę odpowiednio opisać analizę wpływu w pozycji: „niemierzalne”.

Skutki proszę skalkulować dla roku wejścia w życie regulacji (0), a następnie w 1, 2, 3, 5 i 10 roku jej obowiązywania. W kolumnie *Łącznie* proszę wpisać skumulowane skutki za okres 10 lat obowiązywania regulacji.

W przypadku gdy analiza wpływu obejmuje dłuższy niż 10-letni horyzont (np. zmiany w systemie emerytalnym), możliwe jest dostosowanie kolumn tabeli do horyzontu projektu.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę dokonać analizy wpływu dla najważniejszych zmian.

Proszę dostosować ilość wierszy w tabeli, zgodnie z potrzebami projektu. Puste wiersze proszę usunąć.



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

Obciążenia regulacyjne należy rozumieć jako wszystkie czynności, które muszą wykonać podmioty (adresaci regulacji) w związku wykonywaniem projektowanych przepisów.

Przykładem takich obciążeń są m.in. obowiązki informacyjne (OI). OI polega na dostarczaniu lub przechowywaniu przez podmioty zobowiązane danych informacji. Identyfikowanie OI dokonywane jest w oparciu o przepisy ustawy. Dany przepis nakłada OI, jeżeli podmiot realizujący obowiązek musi wykonać szereg czynności administracyjnych. Przepis można uznać za OI w przypadku gdy jego wykonanie będzie związane z wykonaniem jednej lub więcej czynności składowych z listy poniżej:

- 1) przyswajanie wiedzy dotyczącej wykonywania konkretnego obowiązku informacyjnego (w tym bieżące śledzenie zmian w przepisach),
- 2) szkolenie pracowników w zakresie wykonywania OI,
- 3) pozyskiwanie odpowiednich informacji z posiadanych danych,
- 4) przetwarzanie posiadanych danych w celu wykonania OI,
- 5) generowanie nowych danych,
- 6) projektowanie materiałów informacyjnych,
- 7) wypełnianie kwestionariuszy,
- 8) odbywanie spotkań,
- 9) kontrola i sprawdzanie poprawności,
- 10) kopiowanie/sporządzanie dokumentacji,
- 11) przekazywanie wymaganej informacji do adresata,
- 12) archiwizacja informacji.

Proszę:

- w przypadku gdy projekt nie dotyczy zmiany obciążeń regulacyjnych, zaznaczyć pole „nie dotyczy”,
- w przypadku zmian w projekcie wpływających na obciążenia regulacyjne odpowiednio zaznaczyć ich zwiększenie lub zmniejszenie,
- wskazać, czy wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE,
- wskazać, czy dane obciążenia są przystosowane do ich ewentualnej elektronizacji (dotyczy sytuacji kiedy wprowadzane obciążenia wpływają na systemy teleinformatyczne podmiotów publicznych lub na podmioty prywatne – przedsiębiorcy, obywatele).

W komentarzu proszę o zwięzłe opisanie zakresu zmian dotyczących obciążeń regulacyjnych.

## 9. Wpływ na rynek pracy

Proszę opisać, czy i w jaki sposób projektowana regulacja może spowodować zmiany na rynku pracy w odniesieniu do zatrudnienia oraz innych wskaźników (np. czasu poszukiwania pracy, kwalifikacji pracowników).

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę dokonać analizy wpływu dla najważniejszych zmian.

## 10. Wpływ na pozostałe obszary

Proszę zaznaczyć pola - zakres oddziaływania projektu na obszary niewymienione w pkt 6, 7 i 9. Dla zaznaczonych obszarów proszę dokonać analizy wpływu.

W przypadku analizy wpływu na obszar „informatyzacja” proszę w szczególności rozważyć następujące kwestie:

- Czy projekt spełnia wymagania interoperacyjności (zdolność sieci do efektywnej współpracy w celu zapewnienia wzajemnego dostępu użytkowników do usług świadczonych w tych sieciach)?
- Czy projekt spełnia wymogi neutralności technologicznej, wielojęzyczności, elektronicznej komunikacji, wykorzystania danych z rejestrów publicznych, ochrony danych osobowych?

Jeżeli projekt będzie miał wpływ na inne niż wymienione w pkt 10 obszary proszę zaznaczyć „inne” oraz je wymienić. Proszę również omówić wpływ, jaki będzie miała projektowana regulacja na wymienione obszary.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę dokonać analizy wpływu dla najważniejszych zmian.

## 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Proszę opisać kiedy planuje się rozwiązanie problemu zidentyfikowanego w pkt 1 (wejście przepisów w życie nie zawsze rozwiązuje dany problem a jedynie daje podstawę do wdrożenia instrumentów do jego rozwiązania). Proszę przedstawić harmonogram wdrożenia działań wykonania aktu prawnego (np. gdy rozwiązywanym problemem jest zwiększona zachorowalność, to działaniami będą: ew. zatrudnienie dodatkowych pracowników, zakup majątku - urządzeń, przeprowadzenie szczepień, zakup szczepionek itp.)).

Jeżeli akt prawny ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę opisać planowane wykonanie dla najważniejszych zmian.

Jeżeli projektowana regulacja oddziałuje na przedsiębiorców (na prowadzenie działalności gospodarczej), zgodnie z *Uchwałą Rady Ministrów z dnia 18 lutego 2014 r. w sprawie zaleceń ujednoczenia terminów wejścia w życie niektórych aktów normatywnych*, terminem wejścia w życie przepisów, po minimum 30-dniowym *vacatio legis*, powinien być 1 stycznia lub 1 czerwca. Jeżeli termin ten nie zostanie zachowany, proszę wskazać powód odstąpienia od wyznaczonych terminów.

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

Proszę opisać, kiedy i w jaki sposób będzie mierzone osiągnięcie efektu opisanego w pkt 2. Po jakim czasie nastąpi przegląd kosztów i korzyści projektowanych oddziaływań. Proszę również wskazać mierniki, które pozwolą określić, czy oczekiwane efekty zostały uzyskane.

W tym punkcie proszę też podać informację dotyczącą przygotowania oceny funkcjonowania ustawy (OSR ex-post), jeżeli w odniesieniu do projektu ustawy przewiduje się przedstawienie wyników ewaluacji w OSR ex-post.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę opisać sposób przeprowadzania ewaluacji i mierniki dla najważniejszych zmian.

Jeśli specyfika danego projektu uniemożliwia zastosowanie mierników lub też niezasadna jest jego ewaluacja (z uwagi na zakres lub charakter projektu) proszę to opisać.

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

Proszę wymienić dodatkowe dokumenty, które stanowią załączniki do projektu i formularza. Załączanie dodatkowych dokumentów jest opcjonalne.