

<p><b>Nazwa projektu</b> Ustawa o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw</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> Rafał Weber Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Agnieszka Buczma, Naczelnik Wydziału Prawno-Legislacyjnego Departament Dróg Publicznych, Ministerstwo Infrastruktury tel. 22 630-12-85, e-mail: Agnieszka.Buczma@mi.gov.pl.</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 2 grudnia 2021 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Realizacja zapowiedzi z Polskiego Ładu</p> <p><b>Nr w wykazie prac:</b> UD 316</p>
--	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt ustawy o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw ma na celu wprowadzenie zmian do funkcjonowania Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, zwanego dalej „Funduszem”, które pozwolą na dostosowanie jego organizacji pracy do bieżących potrzeb w zakresie dofinansowania samorządowej infrastruktury drogowej w celu zapewnienia jej jak najsprawniejszego rozwoju oraz pobudzenia rozwoju transportu intermodalnego. Niniejsze zmiany wynikają z analizy praktyki w zakresie funkcjonowania Funduszu oraz są odpowiedzią na nowe wyzwania w zakresie usprawnienia rozwoju samorządowej infrastruktury drogowej na różnym poziomie szczebla podziału terytorialnego uwzględniając zarówno cele o charakterze lokalnym, jak i cele regionalne o bardziej szerokim i horyzontalnym znaczeniu.

Potrzeba zmian wynika z konieczności dostosowania obszarów objętych wsparciem Funduszu do kierunkowych działań wynikających z programu Polskiego Ładu oraz z wdrażanej strategii Europejskiego Zielonego Ładu.

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

Podstawową zmianą w funkcjonowaniu Funduszu, jest znaczne poszerzenie zakresu zadań jakie mogą zostać dofinansowane ze środków funduszu.

W celu kontynuowania działań zmierzających do dalszego podnoszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce rozwinięciu ulegną wyodrębnione zadania mające na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych realizowane w ramach zadań powiatowych i gminnych jako zadania mające na celu ochronę przede wszystkim niechronionych uczestników ruchu. Do tych zadań należy rozwój takich elementów infrastruktury drogowej jak: drogi dla rowerów, chodniki, przejścia dla pieszych, przejazdy, perony (autobusowe) wraz z dojazdami. Istotne jest również budowa dodatkowego oświetlenia drogowego w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu niechronionych uczestników ruchu zwłaszcza w obrębie skrzyżowań i przejść dla pieszych.

Wyodrębnione zostaną również w ramach zadań powiatowych i gminnych zadania remontowe jako oddzielne zadania realizowane na drogach powiatowych i gminnych, co ułatwi jednostkom samorządu terytorialnego utrzymanie infrastruktury drogowej w odpowiednim standardzie jakości.

Jednocześnie dynamiczny rozwój infrastruktury transportowej różnych gałęzi tzn. transportu kolejowego czy drogowego zmusza do podjęcia zdecydowanych działań w celu rozbudowy infrastruktury drogowej służącej komunikacji lądowych terminali intermodalnych. W tym celu Fundusz będzie wspierał nowy rodzaj zadań realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego w postaci budowy, przebudowy lub remontu infrastruktury drogowej służącej komunikacji terminali intermodalnych lub skomunikowaniu specjalnych stref ekonomicznych w rozumieniu ustawy z dnia 20 października 1994 r. o specjalnych strefach ekonomicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1670). Dofinansowanie będą mogły otrzymać jednostki samorządu terytorialnego na budowę, przebudowę lub remont drogi publicznej stanowiącej odcinek dostępowy (tzw. ostatniej mili) do terminala towarowego (intermodalnego) świadczącego publiczne usługi przeładunkowe drogowo-kolejowe lub jednej ze specjalnych stref ekonomicznych, które znajdują się na terenie całej Polski.

Dynamicznie rozwijający się transport drogowy powoduje ciągłe zwiększanie się natężenia ruchu drogowego w Polsce na drogach wojewódzkich. W związku z powyższym zachodzi potrzeba rozbudowy infrastruktury łączącej duże ośrodki miejskie i usprawnienia tym samym regionalnego systemu komunikacyjnego. W tym celu konieczne jest dofinansowanie rozbudowy, przebudowy lub remontu dróg wojewódzkich oraz zadań dotyczących poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu na tych drogach. Podobnie jak w przypadku zadań obwodnicowych i miejskich nabór na zadania wojewódzkie będzie przeprowadzał minister właściwy do spraw transportu.

Kolejną istotną zmianą jest zmiana w funkcjonowaniu Funduszu jest zmiana jego charakteru. Fundusz przestanie być państwowym funduszem celowym w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305, 1236, 1535 oraz 1773) a stanie się rachunkiem bankowym prowadzonym przez Bank Gospodarstwa Krajowego na zasadach podobnych do tych na jakich zorganizowany jest obecnie funkcjonujący

Krajowy Fundusz Drogowy. Niniejsza zmiana podyktowana jest koniecznością usprawnienia i uelastycznienia procesów finansowych Funduszu. Zmiana charakteru funkcjonowania Funduszu wynika głównie z ograniczeń jakie ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305 z późn. zm.) nakłada na funkcjonowanie państwowego funduszu celowego. Zgodnie z przepisami niniejszej ustawy wszelkie zmiany dokonywane w planie finansowym państwowego funduszu celowego muszą być dokonywane przez organ dysponujący tym funduszem po uzyskaniu zgody Ministra Finansów i opinii sejmowej komisji do spraw budżetu. Jeśli połączymy to z faktem iż w planie finansowym państwowego funduszu celowego mogą być dokonywane zmiany polegające na zwiększeniu prognozowanych przychodów i odpowiednio kosztów, mechanizm funkcjonowania takiego funduszu podlega znacznym ograniczeniom. Tym samym powoduje to trudność w płynnym i elastycznym zapewnianiu dofinansowania poszczególnych zadań na drogach samorządowych ze środków Funduszu z uwagi na fakt braku możliwości zwiększenia wydatków bez odpowiedniego równoczesnego zwiększenia przychodów.

Dlatego też rozwiązania zaproponowane w projekcie przyczynią się do usprawnienia formuły zarządzania finansami Funduszu poprzez uproszczenie procedury uzgadniania planu finansowego, a tym samym zarządzania samym Funduszem. Jednocześnie nowa formuła współpracy ministra właściwego do spraw transportu z Bankiem Gospodarstwa Krajowego, który będzie odpowiedzialny za zarządzanie środkami Funduszu usprawni sam ich przepływ z rachunku bankowego Funduszu na rachunek bankowy jednostki samorządu terytorialnego.

W celu usprawnienia działania Funduszu przewiduje się przejście zawierania umów o dofinansowanie zadań mostowych od wojewody do ministra właściwego do spraw transportu.

Projekt przewiduje również wyłączenie spółek akcyjnych Skarbu Państwa radiofonii i telewizji, o których mowa w art. 26 ust. 1 ustawy z dnia 29 grudnia 1992 r. o radiofonii i telewizji (Dz. U. z 2020 r. poz. 805 oraz z 2021 r. poz. 1676) z obowiązku wpłat na Fundusz. Niniejsze podyktowane jest tym, że system finansowania mediów publicznych oparty jest w znacznym stopniu na środkach pochodzących z opłat abonamentowych (oraz rekompensacie z tytułu utraconych wpływów abonamentowych) a spółki Skarbu Państwa radiofonii i telewizji realizują misję publiczną. Zgodnie z obowiązującymi przepisami nadwyżki przychodów pochodzących ze źródeł wskazanych w art. 31 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 ustawy o radiofonii i telewizji, przekraczające koszt netto realizacji misji publicznej w przypadku nieprzeznaczenia ich na realizację misji publicznej, spółki zobowiązane są zwrócić do Krajowej Rady Radiofonii i Telewizji. Z tego też względu spółki radiofonii i telewizji borykają się z problemem przekazywania środków na rzecz Funduszu co rodzi wiele niepotrzebnych sporów między podmiotami publicznymi z tego tytułu. Zatem wychodząc naprzeciw niesprzyjającym okolicznościom projekt ustawy zakłada wyłączenie dla tych podmiotów z konieczności przekazywania środków na rzecz Funduszu.

Ponadto projekt ustawy wprowadza szereg zmian w zakresie funkcjonowania Funduszu, które pozwolą na usprawnienie jego działania i zapewnią dostosowanie do obecnie panujących warunków gospodarczych. W tym też zakresie przewiduje się wydłużenie obowiązywania ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg do dnia 1 stycznia 2031 r. Tym samym Fundusz będzie funkcjonował przez dodatkowe 2 lata.

Projekt przewiduje również zmiany w:

- w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 i 1595) mające na celu:

a) zmianę mechanizmu przekazywania tzw. „starodroża” po wybudowaniu przez zarządcę dróg nowej drogi tj. zmiana mechanizmu „kaskadowego” zawartego w art. 10 ustawy o drogach publicznych: stara droga krajowa zastąpiona nowo wybudowanym odcinkiem drogi ekspresowej z chwilą oddania go do użytkowania będzie stawała się drogą wojewódzką bez możliwości scedowania tej drogi na gminę, natomiast stara droga krajowa zastąpiona nowo wybudowanym odcinkiem drogi krajowej innej niż droga ekspresowa lub autostrada z chwilą oddania go do użytkowania zostanie pozbawiona dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi gminnej. Ponadto stara droga wojewódzka – drogą powiatową, a stara droga powiatowa – drogą gminną.

b) usprawnienie obowiązujących przepisów dotyczących lokalizacji kanałów technologicznych w pasie drogowym poprzez ograniczenie obowiązku ich budowy np. brak dla niego miejsca, gdy roboty budowlane obejmują wyłącznie obiekty lub urządzenia wyposażenia technicznego drogi, gdy nie jest to możliwe w drogowym obiekcie inżynierski ze względu na rodzaj lub bezpieczeństwo konstrukcji.

- ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2020 r. poz. 1663, z późn. zm.) polegające na przedłużeniu jej obowiązywania do roku 2050.

Ponadto projekt przewiduje przepisy przejściowe regulujące stany sprzed nowelizacji.

Ze względu na fakt, iż aspekty będące przedmiotem zmiany są regulowane w drodze ustawy, konieczne jest podjęcie inicjatywy legislacyjnej w drodze ustawy.

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

Istniejący problem nie jest kwestią regulowaną przez przepisy Unii Europejskiej. Sprawy dotyczące mechanizmów finansowania inwestycji związanych z drogami publicznymi, w szczególności z drogami samorządowymi są regulowane przez indywidualne rozwiązania legislacyjne obowiązujące w poszczególnych krajach UE. W Europie, w tym w krajach członkowskich UE, stosowane są różne modele zarządzania siecią drogową, zarówno pod względem podziału

administracyjnego drogownictwa, struktur zarządczych, jak i mechanizmów finansowania rozwoju i utrzymania sieci drogowej. W większości krajów Unii Europejskiej sieć dróg lokalnych jest zarządzana i finansowana przez administrację szczebla lokalnego. W związku z powyższym nie jest możliwe porównanie rozwiązań stosowanych w innych krajach.

#### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister właściwy do spraw transportu	1		<p>1) Prowadzenie naboru na dofinansowanie zadań dojazdowych do terminali intermodalnych lub naboru na dofinansowanie zadań dojazdowych do specjalnych stref ekonomicznych oraz</p> <p>2) Prowadzenie naborów na dofinansowanie zadań wojewódzkich (w tym także zadań mających na celu poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu na tych drogach wojewódzkich)</p> <p>w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ogłaszanie naboru wniosków o dofinansowanie</li> <li>- dokonywanie oceny wniosków</li> <li>- sporządzanie listy zadań zakwalifikowanych do dofinansowania</li> <li>- zawieranie umów na dofinansowanie oraz ich nadzór, bieżące przekazywanie środków i rozliczanie</li> <li>- kontrola realizacji umów i wydawanie decyzji w sprawie zwrotu dofinansowania</li> <li>- sporządzanie zbiorczych sprawozdań dla Prezesa Rady Ministrów</li> </ul>
Wojewodowie	16		<p>1) Zwiększenie ilości wniosków w ramach przeprowadzania naboru o dofinansowanie na zadań powiatowe i gminne mające na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego niechronionych uczestników ruchu;</p> <p>2) Prowadzenie odrębnych naborów na dofinansowanie zadań remontowych na drogach powiatowych i gminnych w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ogłaszanie naboru wniosków o dofinansowanie</li> <li>- dokonywanie oceny wniosków</li> <li>- sporządzanie listy zadań zakwalifikowanych do dofinansowania</li> <li>- zawieranie umów na dofinansowanie oraz ich</li> </ul>

			nadzór, bieżące przekazywanie środków i rozliczanie - kontrola umów i wydawanie decyzji w sprawie zwrotu dofinansowania
Samorząd województwa/prezydent miasta na prawach powiatu za wyjątkiem 18 miast będących siedzibami wojewodów lub sejmiku województwa	16 +48		1) Możliwość uzyskania dofinansowania na niektóre zadania realizowane na drogach wojewódzkich (rozbudowa, przebudowa, remont oraz zadania polegające na poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. 2) Możliwość dofinansowania zadań na drogach służących komunikacji lądowych terminali intermodalnych lub specjalnych stref ekonomicznych.
Samorząd powiatu/prezydent miasta na prawach powiatu z wyjątkiem 18 miast będących siedzibami wojewodów lub sejmiku województwa, samorząd gminy	314+48 + 2479	-	1) Możliwość uzyskania dofinansowania zadań powiatowych i zadań gminnych polegających wyłącznie na poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. 2) Możliwość uzyskania łatwiejszego dofinansowania remontu dróg powiatowych i gminnych.
Prezes Rady Ministrów	1		1) Dokonywanie zmian w listach zadań przeznaczonych do dofinansowania oraz dysponowanie rezerwą na zadania remontowe na drogach powiatowych i gminnych, 2) Dokonywanie zmian w listach zadań przeznaczonych do dofinansowania oraz dysponowanie rezerwą na zadania wojewódzkie, w tym: - dokonywanie zmian w listach zadań; - akceptacja ostatecznych list zadań do dofinansowania oraz wysokości dofinansowania.
Bank Gospodarstwa Krajowego	1		Zmiana sposobu obsługi Funduszu z państwowego funduszu celowego na rachunek w BGK
Zarządcy dróg publicznych	2 810		- Ograniczenie obowiązku budowy kanałów technologicznych - Przedłużenie obowiązywania przepisów specustawy drogowej. - Możliwość realizacji

			większej ilości zadań na drogach samorządowych w związku ze zwiększoną możliwością uzyskania dofinansowania z Funduszu
Spółki akcyjne Skarbu Państwa radiofonii i telewizji	19		Wyłączenie z obowiązku wpłat na Fundusz
Przedsiębiorcy świadczący usługi w zakresie przebudowy, budowy lub remontów dróg.	Dane nieokreślone		Możliwość rozwoju firmy poprzez realizację większej liczby zamówień publicznych w zakresie inwestycji drogowych.
Zarządzający i korzystający z terminali intermodalnych i specjalnych stref ekonomicznych	Dane nieokreślone		Łatwiejszy dojazd do terminali intermodalnych i specjalnych stref ekonomicznych
Społeczności lokalne	Dane nieokreślone		Rozbudowa i rozwój dróg samorządowych zapewniających transport drogowy do terminali intermodalnych lub specjalnych stref ekonomicznych, wpłynie również na rozwój połączeń drogowych o znaczeniu lokalnym i regionalnym.

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

Zgodnie z art. 5 z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt ustawy zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny oraz dodatkowo w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

W ramach konsultacji publicznych projekt ustawy, z 14-dniowym terminem na zgłaszanie uwag, zostanie skierowany do następujących podmiotów:

- 1) Bank Gospodarstwa Krajowego;
- 2) Polski Kongres Drogowy;
- 3) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 4) Polska Izba Inżynierów Budownictwa;
- 5) Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- 6) Samorządowa Komisja Drogownictwa Miejskiego;
- 7) Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych;
- 8) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- 9) Związek Powiatów Polskich;
- 10) Związek Województw RP;
- 11) Unia Metropolii Polskich;
- 12) Związek Miast Polskich;
- 13) Związek Gmin Wiejskich,
- 14) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Warszawa;
- 15) Instytut Transportu Samochodowego;
- 16) Klub Inżynierii Ruchu „Klir”;
- 17) SISKOM - Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji.

Skrócenie terminu na zgłaszanie uwag wynika z potrzeby pilnego procedowania projektu, który ma wejść w życie tak by umożliwić jak najszybciej w 2022 r. ogłoszenie nowych naborów na nowe zadania na drogach zarządzanych przez samorząd terytorialny.

Projekt ustawy zostanie również skierowany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

#### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ..... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)

<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>	0	2,563	2,797	2,821	2,860	2,884	2,908	2,908	2,940	2,940	2,940	28,561	
budżet państwa	0	2,563	2,797	2,821	2,860	2,884	2,908	2,908	2,940	2,940	2,940	28,561	
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>	0	- 2,563	- 2,797	- 2,821	- 2,860	- 2,884	- 2,908	- 2,908	- 2,940	- 2,940	- 2,940	-28,561	
budżet państwa	0	- 2,563	- 2,797	- 2,821	- 2,860	- 2,884	- 2,908	- 2,908	- 2,940	- 2,940	- 2,940	-28,561	
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	<p>Zakłada się, że dofinansowanie udzielane z Funduszu na nowe zadania dotyczące dróg dojazdowych do terminali intermodalnych i specjalnych dróg ekonomicznych oraz zadań wojewódzkich zostanie pokryte z dodatkowej wpłaty z budżetu państwa przekazanej na Fundusz w roku 2022 w wysokości 2 mld zł. Dodatkowa kwota 2 mld zł dla Funduszu została już przewidziana w uchwalonej przez Sejm 14 października 2021 r. ustawie o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2021 oraz ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz.U. poz. 1901). Przedmiotowe środki zostaną zabezpieczone w budżecie państwa jako powiększenie limitu w części 39 transport i będą wydatkowane z budżetu państwa. Zakłada się, że nowe zadania przewidziane do dofinansowywania z RFRD w tym projekcie ustawy będą pokrywane właśnie z tych środków. Wstępnie przewiduje się kwotę 1 mld zł na dofinansowanie zadań na drogach samorządowych stanowiących dojazd do terminali intermodalnych lub specjalnych stref ekonomicznych. Pozostały 1 mld zł zostanie wydatkowany na realizowane przez jednostki samorządu terytorialnego zadania wojewódzkie oraz zadania mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego niechronionych uczestników ruchu drogowego.</p>
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>W wydatkach budżetu państwa wzięto pod uwagę środki przeznaczone na dofinansowanie nowych zadań dotyczących dróg dojazdowych do terminali intermodalnych oraz specjalnych stref ekonomicznych oraz zadań wojewódzkich w ramach Funduszu oraz wydatki w tabeli uwzględniające środki finansowe jakie są potrzebne na zapewnienie 4 etatów w celu wykonywania zadań określonych w ustawie w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu, a także 18 etatów w urzędach wojewódzkich.</p> <p>Przewiduje się następujący poziom wydatkowania środków Funduszu na zadania dojazdowe, zadania wojewódzkie oraz zadania mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego niechronionych uczestników ruchu, przy czym będzie on zależny od zainteresowania strony samorządowej i rzeczywistych harmonogramów, które można będzie określić dopiero po rozstrzygnięciu naborów:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• w roku 2022 – ok. 0 mln zł</li> <li>• w roku 2023 – ok. 200 mln zł</li> <li>• w roku 2024 – ok. 340 mln zł</li> <li>• w roku 2025 – ok. 350 mln zł</li> <li>• w roku 2026 – ok. 430 mln zł</li> <li>• w roku 2027 – ok. 340 mln zł</li> <li>• w roku 2028 – ok. 250 mln zł</li> <li>• w roku 2029 – ok. 60 mln zł</li> <li>• w roku 2030 - ok. 30 mln zł.</li> </ul> <p>Konieczność zapewnienia środków na nowe etaty dla ministra właściwego do spraw transportu wynika z faktu, że Fundusz będzie dysponował większą niż dotychczas wielkością środków finansowych oraz większą liczbą zadań wymagających przeprowadzenia całej procedury umożliwiającej przekazanie środków dla jednostek samorządu terytorialnego. Minister właściwy do spraw transportu będzie przeprowadzał nowe nabory, zawierał umowy i sporządzał sprawozdania dla zadań dotyczących budowy, przebudowy lub remontu dróg dojazdowych do terminali intermodalnych lub specjalnych stref ekonomicznych oraz rozbudowy, przebudowy i remontu dróg wojewódzkich, a także zadań dotyczących poprawy</p>

bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego na tych drogach. Ponadto Minister Infrastruktury będzie zawierał umowy o dofinansowanie zadań mostowych. Obecnie w rządowym programie Mosty dla Regionów znajduje się 20 pozycji mostowych planowanych do współfinansowania ze środków Funduszu, jednak przewiduje się realizację nawet kilkudziesięciu inwestycji w tym zakresie. Biorąc pod uwagę ww. dane dotyczące pracochłonności w obsłudze beneficjentów Funduszu należy stwierdzić, iż odciążenie urzędów wojewódzkich w niniejszym zakresie będzie znaczące w przyszłości gdy wszystkie zadania wejdą w fazę realizacji. Obecnie obciążenie to praktycznie nie występuje. Jednakże urzędy wojewódzkie nie mają zapewnionej obsługi dla tych zadań. Przejęcie przedmiotowych obowiązków przez urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu wpłynie pozytywnie na pracę tych jednostek co przyczyni się do sprawniejszej pracy urzędów wojewódzkich w zakresie obsługi beneficjentów Funduszu. Przejęcie obsługi zadań mostowych przez ministra właściwego do spraw transportu wpłynie pozytywnie na zapewnienie spójności realizowanych zadań i zapewnienia jednolitych standardów technicznych w skali ogólnopolskiej co jest niezwykle ważne przy tak krytycznych obiektach infrastrukturalnych jakimi są mosty.

Koszty zatrudnienia wskazanych pracowników zostały oszacowane na poziomie odpowiadającym obecnym oczekiwaniom rynkowym kandydatów aplikujących do pracy w urzędach. Koszty te obejmują wynagrodzenie zasadnicze wraz z pochodnymi oraz dodatkową pensją, dodatek stażowy, odpis na fundusz nagród oraz zakładowy fundusz świadczeń socjalnych.

W zakresie skali zapotrzebowania na nowe etaty w ministerstwie oraz urzędach wojewódzkich należy wskazać skalę obciążenia urzędów przez obecnie obowiązujące procedury dotyczące przeprowadzania naborów na wnioski o dofinansowanie zadań ze środków Funduszu. I tak w 2020 roku Prezes Rady Ministrów zatwierdził listy zadań do dofinansowania ze środków Funduszu w ramach naboru na zadania powiatowe i gminne (nabór przeprowadzają wojewodowe) w liczbie 2 297 zadań, w tym 623 powiatowych i 1 674 gminnych. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, iż na każde zadanie przypada 1 umowa na dofinansowanie obsługiwana średnio przez 12 faktur rozliczeniowych to na same tylko zadania powiatowe i gminne przypada ponad 25 tys. dokumentów rozliczeniowych. Nieco mniej lecz także znaczna ilość kilkudziesięciu wniosków wpływa do urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu. Udzielanie dofinansowania jednostce samorządu terytorialnego to oprócz przeprowadzenia naboru, również szereg innych czynności o charakterze administracyjno-technicznym np. rozliczanie inwestycji, procedura kontroli wydatkowania środków i realizacji umowy przez beneficjenta, umieszczania tablic, egzekwowanie ewentualnych zwrotów środków przy nieprawidłowościach występujących przy realizacji zadania itp.

Zapotrzebowanie etatowe dla urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu związane jest głównie z proponowanymi nowymi naborami, które będą przeprowadzane bezpośrednio przez Ministerstwo Infrastruktury oraz przejęciem obsługi zadań mostowych, które to nowe obowiązki wynikają z projektowanej ustawy.

Pokazana skala pracy jaka musi zostać wykonana przez odpowiednie urzędy w celu umożliwienia przekazania jednostkom samorządu terytorialnego środków na dofinansowanie realizowanych przez nie inwestycji w połączeniu z wysokim stopniem pracochłonności w zakresie przeprowadzania całej procedury dotyczącej dofinansowania zadań ze środków Funduszu wskazuje, iż ilość etatów przewidziana w projekcie dla urzędów wojewódzkich i Ministra Infrastruktury w rzeczywistości powinna być kilkukrotnie wyższa od tej zaproponowanej przez projektodawcę. Mając jednak na uwadze ograniczenia finansowe zdecydowano się zaproponować poziom etatów dla absolutnego minimum zapewnienia ciągłości pracy w urzędach odpowiedzialnych za obsługę Funduszu.

Przewidywane koszty wynagrodzeń w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu przedstawiają się następująco:

<b>rok</b>	<b>kwota ogółem, w tym</b>	<b>wynagrodzenia</b>	<b>pochodne</b>	<b>ZFŚS</b>
2022	580 455	473 669	100 134	6 652
2023	633 677	517 604	109 421	6 652
2024	639 083	522 066	110 365	6 652
2025	660 045	539 370	114 023	6 652
2026	665 582	543 941	114 989	6 652

2027	671 120	548 512	115 955	6 652
2028	671 120	548 512	115 955	6 652
2029	702 761	574 632	121 477	6 652
2030	702 761	574 632	121 477	6 652
2031	702 761	574 632	121 477	6 652
Razem	6 629 363	5 417 570	1 145 273	66 520

Konieczność rozpatrywania większej liczby wniosków przez wojewodów w ramach przeprowadzania naboru o dofinansowanie na zadania powiatowe i gminne mające na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu wiąże się z koniecznością zapewnienia dodatkowych 18 etatów (po 1 na województwo, a dla województwa mazowieckiego i wielkopolskiego po 2 etaty ze względu na dużą ilość jednostek samorządu terytorialnego w województwie i tym samym liczbę wniosków do rozpatrzenia). Przewidywane koszty wynagrodzeń w urzędzie obsługującym wojewodów przedstawiają się następująco:

rok	kwota ogółem, w tym	wynagrodzenia	pochodne	ZFŚS
2022	1 982 263	1 611 631	340 699	29 933
2023	2 163 349	1 761 116	372 300	29 933
2024	2 181 740	1 776 298	375 509	29 933
2025	2 200 132	1 791 480	378 719	29 933
2026	2 218 523	1 806 662	381 928	29 933
2027	2 236 915	1 821 844	385 138	29 933
2028	2 236 915	1 821 844	385 138	29 933
2029	2 236 915	1 821 844	385 138	29 933
2030	2 236 915	1 821 844	385 138	29 933
2031	2 236 915	1 821 844	385 138	29 933
Razem	21 930 582	17 856 407	3 774 845	299 330

Proponowane zmiany w zakresie ograniczenia budowy kanałów technologicznych dotyczyć będą wszystkich kategorii dróg publicznych, ale większy skutek mają dla jednostek samorządu terytorialnego w postaci usprawnienia procesu realizacji samorządowych inwestycji drogowych i optymalizacji wydatków JST.

Przykładowo koszt budowy 2,5 km kanału technologicznego w pasie drogi publicznej (w tym przypadku drogi krajowej) to koszt blisko 300 tys. zł. Zatem mając pod uwagę tempo rozwoju sieci drogowej dróg samorządowych w Polsce zmiana przepisów dotyczących obowiązku lokalizacji kanałów technologicznych przy realizacji inwestycji drogowych może przynieść w niniejszym zakresie nawet kilkusetmilionowe oszczędności dla jednostek samorządu terytorialnego, zależne od liczby i zakresu inwestycji. Będzie stanowić to również mechanizm zachęty do podejmowania przez samorzady większej liczby inwestycji infrastrukturalnych. Natomiast ze względu na brak danych o kanałach technologicznych wybudowanych przez jednostki samorządu terytorialnego nie jest możliwe wskazanie konkretnych oszczędności dla zarządców dróg.

## 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							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	W związku ze zwiększeniem nakładów finansowych na zadania samorządowe przewiduje się zwiększenie popytu na usługi w zakresie wykonywania inwestycji drogowych. Pozytywnie wpłynie to zarówno na stabilność finansową już istniejących przedsiębiorców wykonujących inwestycje						



		drogowe, lecz również oznaczać będzie powstanie nowych i rozwój funkcjonujących przedsiębiorstw budowlanych działających w branży drogowej.
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróży zarówno dla kierowców podróżujących tranzytem, jak i zmotoryzowanych mieszkańców miejscowości. Budowane i przebudowane drogi do terminali intermodalnych lub specjalnych stref ekonomicznych spowodują ominięcie miejscowości i zminimalizują niedogodności związane z korkami i hałasem w centrum miejscowości. Dofinansowanie większej ilości zadań na drogach powiatowych i gminnych polegających na poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu oraz remoncie dróg wpłynie pozytywnie na obywateli, w tym rodziny, jak również osoby niepełnosprawne i starsze, gdyż poprawi ich bezpieczeństwo na drodze.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
	BGK	Zmiana sposobu obsługi Funduszu z państwowego funduszu celowego na rachunek w BGK, konieczność zmiany umowy dotyczącej obsługi Funduszu
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	
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.

tak  
 nie  
 nie dotyczy

Komentarz:

Projekt ustawy wprowadza zmiany w obowiązujących obciążeniach regulacyjnych. W związku z wprowadzeniem nowych zadań dojazdowych i wojewódzkich oraz zwiększenia zadań dotyczących bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, a także remontów dróg powiatowych i gminnych zwiększenie obciążenia dotyczyć będzie urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu, który będzie odpowiedzialny m.in za prowadzenie naborów na dofinansowanie ww. zadań dotyczących oraz wojewodów. W tym celu konieczne jest zwiększenie etatów w urzędach wojewódzkich oraz w większym zakresie w Ministerstwie Infrastruktury.

#### 9. Wpływ na rynek pracy

Ocenia się, że realizacja projektów drogowych obejmująca nowe zadania dotyczące terminali oraz zwiększenia zadań dotyczących bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, a także remonty dróg powiatowych i gminnych pośrednio przyczyni się do rozwiązywania problemów społeczno-gospodarczych. W trakcie ich realizacji tworzone są miejsca pracy, również dla okolicznych mieszkańców oraz miejscowych firm budowlanych (jako wykonawców lub podwykonawców robót budowlanych). Zwiększenie możliwości komunikacyjnej regionów przyczyni się do poprawy mobilności również osób czynnych zawodowo co może przełożyć się na poprawę koniunktury na lokalnych rynkach pracy.

#### 10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input checked="" type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	<p>Ocenia się, że realizacja projektów drogowych obejmująca rozbudowę infrastruktury drogowej służącej komunikacji lądowych terminali intermodalnych lub specjalnych stref ekonomicznych a także rozbudowy i rozwoju infrastruktury dróg wojewódzkich przyczyni się do rozwiązywania problemów społeczno-gospodarczych. W trakcie ich realizacji tworzone są miejsca pracy, również dla okolicznych mieszkańców oraz miejscowych firm budowlanych (jako wykonawców lub podwykonawców robót budowlanych). Zwiększenie możliwości komunikacyjnej regionów przyczyni się do poprawy mobilności również osób czynnych zawodowo co może przełożyć się na poprawę koniunktury na lokalnych rynkach pracy.</p> <p>Realizacja zadań z zakresu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego przyczyni się do bezpośredniego podniesienia poziomu ochrony zdrowia i życia obywateli.</p>	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
<p>Przewiduje się, że projektowana ustawa wejdzie w ciągu 60 dni od jej ogłoszenia w Dzienniku Ustaw. Na tej podstawie będą mogły zostać ogłoszone i przeprowadzone nabory na zadania dojazdowe do terminali intermodalnych lub specjalnych stref ekonomicznych, zadania wojewódzkie oraz zadania obejmujące wyłącznie poprawę bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg na drogach powiatowych i gminnych.</p>		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
<p>W związku z utworzeniem Funduszu na okres 10 lat planowane jest w 2026 r. dokonanie ewaluacji jego funkcjonowania. W ramach ewaluacji Funduszu w szczególności wzięta zostanie pod uwagę liczba zrealizowanych zadań dojazdowych do terminali intermodalnych lub specjalnych stref ekonomicznych, odrębnych zadań w zakresie remontu na drogach powiatowych i gminnych, zadań wojewódzkich oraz zadań w zakresie poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego dofinansowanych przez Fundusz.</p>		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		