

<p><b>Nazwa projektu</b></p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie 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</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b></p> <p>Krzysztof Lewczak, Naczelnik Wydziału Krajowych i Międzynarodowych Przewozów Drogowych w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury; tel. 22 630 12 68; <a href="mailto:Krzysztof.Lewczak@mi.gov.pl">Krzysztof.Lewczak@mi.gov.pl</a></p>	<p><b>Data sporządzenia</b></p> <p>07.07.2023 r.</p> <p><b>Źródło:</b></p> <p>Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2464, z późn. zm.)</p> <p><b>Nr w wykazie prac: 334</b></p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zmiana rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 marca 2021 r. w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2021 r. poz. 582) jest związana z planowanym wejściem w życie przepisów ustawy z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 1019).

Nowelizacja ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zawarta w ww. ustawie, przedłuża do końca 2024 r. stosowanie przepisów epizodycznych ustawy o Funduszu. Jednocześnie, przepisy tej ustawy, tj. art. 25 i 26 wprowadzają możliwość zawierania przez wojewodę wieloletnich umów o dopłatę z Funduszu od 2024 roku. Przepisy te wejdą w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia ustawy.

Na czas stosowania przepisów epizodycznych, na podstawie art. 26 ustawy o Funduszu, zostało wydane rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 marca 2021 r. w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Konieczna jest zatem nowelizacja tego rozporządzenia w odniesieniu do możliwości zawierania umów wieloletnich o dopłatę z Funduszu i wskazania sposobu oceny i wyboru wniosków o objęcie dopłatą z Funduszu z uwzględnieniem wniosków o objęcie dopłatą z Funduszu na okres przekraczający jeden rok budżetowy.

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

Wydanie projektowanego rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 marca 2021 r. w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej pozwoli na określenie sposobu oceny i wyboru wniosków o objęcie dopłatą z Funduszu z uwzględnieniem wniosków na okres przekraczający jeden rok budżetowy.

Nowelizacja rozporządzenia umożliwi wojewodom rozpatrywanie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z uwzględnieniem wniosków, które obejmują więcej niż jeden rok budżetowy oraz zawieranie umów o dopłaty z uwzględnieniem poziomu zaangażowania środków na poszczególne rodzaje umów, określonego w art. 25 ust. 2 ustawy z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 1019).

Wprowadzenie możliwości zawierania wieloletnich umów o dopłatę zapewni większą przewidywalność dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego i stabilność dopłat z Funduszu. Jednocześnie jeszcze w większym zakresie zachęci do organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, z wykorzystaniem środków Funduszu.

Informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków Przeprowadzona analiza zagadnienia wykazała brak możliwości innej niż legislacyjna osiągnięcia celu założonego w projekcie.

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

Każde państwo członkowskie samodzielnie decyduje o przyjęciu własnych rozwiązań w tym zakresie.

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

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Pasażerowie w transporcie autobusowym w ujęciu rocznym	327 494 tys. (przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym)	Główny Urząd Statystyczny – Transport – wyniki działalności w 2019 r.	Wprowadzenie możliwości zawierania wieloletnich umów o dopłatę z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zapewni większą przewidywalność i stabilność dopłat z Funduszu. Fundusz przyczynia się do uruchamiania nowych linii komunikacyjnych, zwiększenia dostępności komunikacji autobusowej dla pasażerów, również na obszarach, na których komunikacja ta obecnie nie istnieje lub nie funkcjonuje w wymiarze zaspokajającym podstawowe potrzeby obywateli. Projektowana zmiana rozporządzenia regulacja przyczyni się do zapewnienia obywatelom lepszej możliwości dojazdu środkami transportu publicznego do pracy, szkół i placówek zdrowia.
Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego korzystający z Funduszu	781	<i>Sprawozdanie z realizacji zadań Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej za 2022 rok</i>	Projektowana zmiana określa sposób oceny i wyboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym, składanych przez organizatorów do wojewody. Ww. wnioski będą mogły obejmować więcej niż jeden rok budżetowy. Tym samym organizatorzy otrzymają możliwość zawierania oprócz rocznych umów o dopłatę z Funduszu także umów wieloletnich. Wprowadzone zmiany powinny przyczynić się do większego zainteresowania Funduszem ze strony organizatorów. Dzięki temu będą oni mogli uruchamiać nowe połączenia komunikacyjne, co przyczyni się do zapewnienia lepszej dostępności transportu publicznego na obszarze ich właściwości.
Operatorzy publicznego transportu zbiorowego, którzy realizują przewozy na liniach częściowo sfinansowanych z Funduszu	877	<i>Sprawozdanie z realizacji zadań Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej za 2022 rok</i>	Możliwość złożenia przez organizatora wniosku o objęcie w kilku latach budżetowych dopłatą, a następnie zawarcie wieloletniej umowy o dopłatę z Funduszu przyczyni się do uruchamiania większej liczby

			przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Proponowane rozwiązania powinny zwiększyć liczbę połączeń regularnych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny oraz liczbę przewożonych pasażerów, przy wykorzystaniu potencjału przedsiębiorców istniejących obecnie na rynku.
Wojewodowie	16	Ustawa z 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie (Dz. U. 2023, poz. 190)	Wojewoda będzie dokonywał oceny i wyboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą na podstawie przepisów niniejszego rozporządzenia, z uwzględnieniem wniosków, które obejmują więcej niż jeden rok budżetowy.

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

W ramach konsultacji projekt został przesłany do następujących podmiotów:

1. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
2. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
3. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
4. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
5. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
6. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej;
7. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych;
8. Stowarzyszenie Polski PKS;
9. Unia Miasteczek Polskich;
10. Unia Metropolii Polskich;
11. Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej;
12. Związek Powiatów Polskich;
13. Związek Miast Polskich;
14. Związek Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej;
15. NSZZ „Solidarność”;
16. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
17. Forum Związków Zawodowych;
18. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
19. Konfederacja „Lewiatan”;
20. Związek Rzemiosła Polskiego;
21. Związek Pracodawców Business Centre Club;
22. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
23. Federacja Przedsiębiorców Polskich.

Projekt rozporządzenia został także skierowany w ramach opiniowania do wszystkich Wojewodów oraz Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców.

Wyznaczony został 7-dniowy termin na przedstawienie stanowiska.

Skrócenie terminu do zajęcia stanowiska w ramach uzgodnień, konsultacji publicznych i opiniowania wynika z konieczności pilnego prowadzenia prac nad *projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej*, w celu szybkiego wejścia w życie jego przepisów. Obecnie przedmiotem prac Senatu RP jest ustawa z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 1019). Ustawa będzie rozpatrywana na posiedzeniu Senatu RP w dniach 12-13 lipca br. Przepisy ww. ustawy wejdą w życie w terminie 30 dni od dnia ogłoszenia, wprowadzając możliwość zawierania przez wojewodę wieloletnich umów o dopłatę z Funduszu od 2024 roku. Na podstawie przepisów niniejszego rozporządzenia wojewodowie będą dokonywali oceny i wyboru wniosków o objęcie dopłatą, w tym wniosków obejmujących więcej niż jeden rok budżetowy. W związku z powyższym niezbędne jest jak najszybsze wejście w życie

projektowanego rozporządzenia, ponieważ jest ono niezbędne do przeprowadzenia przez wojewodów naboru wniosków o objęcie dopłatą z Funduszu na 2024 r. Nabór ten powinien odbyć się na przełomie III i IV kwartału bieżącego roku, a wojewodowie powinni uzyskać jak najszybciej narzędzia prawne do alokacji środków Funduszu do organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

## 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>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Źródła finansowania</b>													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Projekt rozporządzenia nie ma bezpośredniego wpływu na sektor finansów publicznych ani na finanse jednostek samorządu terytorialnego z uwagi na zawarty w nim mechanizm oceny środków finansowych.</p> <p>Ocena wpływu wprowadzenie możliwości zawierania wieloletnich umów o dopłatę z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na finanse publiczne została dokonana w Ocenie Skutków Regulacji stanowiącej załącznik do ustawy z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 1019).</p>												

## 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych

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													
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Wprowadzenie możliwości zawierania wieloletnich umów o dopłatę z Funduszu przez Wojewodę z organizatorem może przyczynić się do uruchamiania większej liczby przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Proponowane rozwiązania powinny zwiększyć liczbę połączeń regularnych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny oraz liczbę przewożonych pasażerów, przy wykorzystaniu potencjału przedsiębiorców istniejących obecnie na rynku.												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Jw.												
Niemierzalne	sytuacja ekonomiczna i społeczna rodziny, a także osób niepełnosprawnych	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 stworzy												

	oraz osób starszych	<p>możliwość znalezienia przez obywatela zatrudnienia w dalszej okolicy, a tym samym może przyczynić się do znielowania wykluczenia ekonomicznego osób, które nie mogły znaleźć zatrudnienia w najbliższych okolicach swojego miejsca 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.</p> <p>W związku z powyższym zwiększenie liczby połączeń komunikacyjnych realizowanych w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie stanowiło znaczne ułatwienie dla osób niepełnosprawnych i starszych.</p> <p>Dodatkowo należy wskazać, że wśród kryteriów na podstawie, których wojewoda rozpatruje wnioski o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą znajduje się również realizacja potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie dostępu do przewozów na liniach komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej.</p>
--	---------------------	--

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowana zmiana rozporządzenia będzie miała pozytywny wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość oraz będzie miała pozytywny wpływ na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.
--	--

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

<input checked="" type="checkbox"/> 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: ułatwienie uzyskania stosownych zezwoleń	<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 type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

### 9. Wpływ na rynek pracy

Projektowana zmiana rozporządzenia będzie miała 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

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na pozostałe obszary.	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
W projekcie rozporządzenia określono, że wejdzie ono w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Osiągnięcie efektu nastąpi bezpośrednio po wejściu w życie projektowanego rozporządzenia.		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Nie dotyczy		