|  |  |
| --- | --- |
| **Nazwa projektu**  Rozporządzenie Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej w sprawie pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027  **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**  Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej  **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**  Pan Grzegorz Puda Minister Funduszy i Polityki Regionalnej  **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**  Dr hab. Stefan Jarecki, prof. Uczelni  e-mail: stefan.jarecki@mfipr.gov.pl  Tel.: 22 273 85 66 | **Data sporządzenia** 21 sierpnia 2023 r.  **Źródło:**  Upoważnienie ustawowe  **Nr w wykazie prac:**  **83** |
| |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Konieczność realizacji upoważnienia ustawowego określonego w art.  w art. 30 ust. 4 ustawy z dnia  28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027 (Dz. U. z Dz.U. 2022 poz. 1079), zgodnie z którym właściwy minister, może określić, w drodze rozporządzenia, szczegółowe przeznaczenie, warunki i tryb udzielania pomocy publicznej ze środków funduszy UE, a także podmioty udzielające tej pomocy, uwzględniając konieczność zapewnienia jej zgodności z rynkiem wewnętrznym, efektywnego i skutecznego jej wykorzystania oraz przejrzystości jej udzielania, w przypadku gdy przepisy odrębne nie określają szczegółowego przeznaczenia, warunków lub trybu udzielania tej pomocy. Wysokość alokacji przeznaczonej w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 na projekty z zakresu transportu intermodalnego wynosi ok. 230 mln Eur, przy czym wsparcie to będzie stanowić pomoc publiczną.  Projektowane rozporządzenie stanowi kontynuację udzielania wsparcia dla sektora transportu intermodalnego na zasadach zbliżonych do określonych w programie pomocowym dla perspektywy 2014-2020 – *Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 24 listopada 2017 r. w sprawie pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020* (Dz.U. poz. 2269). Program ten został uznany za zgodny z rynkiem wewnętrznym na podstawie *decyzji Komisji Europejskiej z* 31.10.2017 *r.  w sprawie pomocy państwa nr* SA.48093 (2017/N) – *Polska – Pomoc na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020.* | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Ze względu na konieczność zapewnienia podstawy prawnej dla udzielania pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 zasadnym jest przyjęcie projektowanego rozporządzenia. Stanowić ono będzie program pomocowy dla tego typu projektów. Podstawowym celem przyjęcia rozporządzenia jest poprawa konkurencyjności transportu intermodalnego celem szerszego wykorzystania tej formy transportu w ogólnych przewozach ładunków.  W ramach interwencji skierowanej na rzecz rozwoju transportu intermodalnego przewidziane jest dofinansowanie dla projektów dotyczących modernizacji i rozbudowy istniejących terminali oraz infrastruktury dostępowej, a także zwiększenia ich liczby, w tym terminali intermodalnych położonych w centrach logistycznych i portach morskich. Wdrażane będą systemy telematyczne i satelitarne, dostarczające użytkownikom informacji w czasie rzeczywistym o aktualnym miejscu przewożonego ładunku, a przez to optymalizujące i sterujące procesami transportowymi, które przyczynią się do skrócenia czasu dostawy oraz ograniczenia zagrożenia dla stanu przewożonych ładunków. Wsparciem objęte zostaną także projekty dotyczące zakupu i modernizacji taboru kolejowego . | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Wymóg zapewnienia zgodności udzielania pomocy publicznej przez poszczególne państwa członkowskie ze znajdującym zastosowanie prawem unijnym jest jednolity dla wszystkich krajów członkowskich.  Z podobnych form wsparcia mających na celu promowanie przewozów intermodalnych korzystały inne kraje członkowskie UE między innymi Belgia oraz Niderlandy.  W przypadku Belgi notyfikowana do KE w 2009 r. (decyzja KE nr SA.26942) i rozszerzona w 2014 r. (decyzja KE nr SA.38611) pomoc publiczna zakłada wsparcie dla kombinowanego transportu kolejowego realizowanego przy wykorzystaniu intermodalnych jednostek ładunkowych. Głównym celem przyznanego wsparcia było dążenie do wspierania transportu kombinowanego kolej/drogi i zwiększenia udziału transportu kolejowego w dostarczeniu towarów do celu i przewozie towarów między ośrodki działalności w celu zmniejszenia liczby ciężarówek na drogach. Biorąc pod uwagę wysoki koszt transportu koleją na krótkich dystansach i dodatkowe specyficzne koszty administracyjne dla transportu kombinowanego pomoc została przyznana według podejścia degresywnego dla operatorów transportu kombinowanego towarów, którzy korzystają z transportu kolejowego.  Uznany za zgodny z rynkiem wewnętrznym program pomocy dla transportu intermodalnego w Niderlandach (decyzja KE nr 31981 z 2011 r.) zakładał wsparcie na rozpoczęcie działalności wymiany towarów z wykorzystaniem kombinowanego transportu kolejowego pomiędzy Rotterdamem a Antwerpią na zasadzie Twin hub railway network. Celem realizacji projektu było uatrakcyjnienie oferty i zwiększenie konkurencyjności kolejowych przewozów intermodalnych w północno-zachodniej Europie. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Grupa | | | Wielkość | | | | | | | | Źródło danych | | | | | | | | | | | Oddziaływanie | | | | | | | Przedsiębiorcy (prowadzący działalność w zakresie transportu intermodalnego)  Centrum Unijnych Projektów Transportowych | | | Przedsiębiorcy każdej wielkości na terenie całego kraju  Podmiot odpowiedzialny za przeprowadzenie procedury naboru ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 | | | | | | | | Dane Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej  Dane Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej | | | | | | | | | | | Wzrost multimodalności w transporcie, polegającej na przewozie towarów z wykorzystaniem różnych gałęzi transportu; poprawa konkurencyjności transportu intermodalnego  Ocena wniosków o dofinansowanie oraz zawieranie umów o dofinansowanie z wybranym w drodze naboru Beneficjentami | | | | | | | 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Projekt rozporządzenia zostanie przekazany w ramach konsultacji publicznych i przedstawicielom organizacji społeczno–gospodarczych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1. **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)* | | | **Dochody ogółem** | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | |  | | |  | |  | |  |  | | | | | budżet państwa | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | |  | | |  | |  | |  |  | | | | | JST | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | |  | | |  | |  | |  |  | | | | | pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | |  | | |  | |  | |  |  | | | | | **Wydatki ogółem** | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | |  | | |  | |  | |  |  | | | | | budżet państwa | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | |  | | |  | |  | |  |  | | | | | JST | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | |  | | |  | |  | |  |  | | | | | pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | |  | | |  | |  | |  |  | | | | | **Saldo ogółem** | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | |  | | |  | |  | |  |  | | | | | budżet państwa | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | |  | | |  | |  | |  |  | | | | | JST | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | |  | | |  | |  | |  |  | | | | | pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | |  | |  | |  | |  | | |  | |  |  | |  | | |  | |  | |  |  | | | | | Źródła finansowania | | Źródłem finansowania pomocy udzielanej na podstawie projektowanego rozporządzenia będą środki pochodzące z programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 . | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | Pomoc udzielana na warunkach i w trybie określonym w projektowanym rozporządzeniu będzie finansowana ze środków programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 , zgodnie z przyjętymi zasadami przepływów finansowych. Przewidywana alokacja finansowa na wsparcie projektów z zakresu transportu intermodalnego wynosi ok. 230 mln EUR. Projekty do dofinansowania będą wybierane w procedurze konkurencyjnej.  Zgodnie z przyjętym systemem wdrażania programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, instytucją odpowiedzialną za ogłoszenie naboru jest Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT). CUPT będzie odpowiedzialny także za ocenę złożonych wniosków  o dofinansowanie oraz zwarcie umów o dofinansowanie.  W związku z tym, że tempo wykorzystywania środków (udzielania pomocy) uzależnione będzie od harmonogramu naboru, zainteresowania nimi potencjalnych beneficjentów oraz stopnia dojrzałości poszczególnych projektów, obecnie nie jest możliwe określenie, jakie kwoty pomocy będą przypadały na poszczególne lata obowiązywania programu. Informacje na temat wpływu projektowanego rozporządzenia na sektor finansów publicznych będą znane po rozstrzygnięciu naboru i podpisaniu przez CUPT umów o dofinansowanie. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1. **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 | | | | | | Pomoc udzielana w ramach projektowanego rozporządzenia będzie miała pozytywny wpływ na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki ze względu na podniesienie konkurencyjności przedsiębiorców. Realizacja inwestycji  w oparciu o projektowane rozporządzenie przyczyni się do usunięcia aktualnie istniejących barier, m.in. poprzez stworzenie nowej infrastruktury intermodalnej, zakup sprzętu, podniesienie poziomu jakości świadczonych usług przez przewoźników oraz rozszerzenia zakresu świadczonych usług w intermodalnych łańcuchach transportowych, a tym samym zwiększenia pracy przewozowej/systemu transportowego w wymiarze krajowym (lokalnym) i europejskim. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | | | rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | (dodaj/usuń) | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Niemierzalne | (dodaj/usuń) | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | (dodaj/usuń) | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1. **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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | Projektowane rozporządzenie nie wprowadza żadnych dodatkowych obciążeń regulacyjnych.  Projektowane rozporządzenie jest kontynuacją programu pomocowego obowiązującego  w perspektywie finansowej 2014-2021, w związku z powyższym zadania CUPT nie ulegną zmianie. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1. **Wpływ na rynek pracy** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Przyjęcie rozporządzenia wpłynie pozytywnie na rynek pracy. W wyniku wsparcia inwestycji z zakresu transportu intermodalnego stworzone zostaną warunki umożliwiające tworzenie nowych miejsc pracy,  w szczególności u przedsiębiorców, którzy otrzymają pomoc. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1. **Wpływ na pozostałe obszary** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | środowisko naturalne  sytuacja i rozwój regionalny  inne: transport | | | | | demografia  mienie państwowe | | | | | | | | | | | | | | informatyzacja  zdrowie | | | | | | | | | | | Omówienie wpływu | | Udzielanie pomocy na inwestycje z zakresu transportu intermodalnego przyczyni się do wzrostu multimodalności w transporcie, polegającej na przewozie towarów z wykorzystaniem różnych gałęzi transportu, a w konsekwencji do przesunięcia potoków ładunków na przyjazne dla środowiska naturalnego środki transportu. Ponadto udzielanie pomocy w ramach projektowanego rozporządzenia będzie miało pozytywny wpływ na rozwój gospodarczy i społeczny całego kraju. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Wejście w życie rozporządzenia pozwoli na rozwiązanie zidentyfikowanego problemu i udzielanie pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 . | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Efekty projektu rozporządzenia zostaną zbadane przy pomocy ewaluacji *ex-post* w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027. Zastosowanie będą miały mierniki w postaci osiągniętych wskaźników monitoringowych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |