



PREZES RADY MINISTRÓW

Warszawa /elektroniczny znacznik czasu/

DKPL.WK.0610.2.15.2022.JS(13)

RM-0610-15-22

UD348

Pani Elżbieta WITEK

Marszałek Sejmu

Szanowna Pani Marszałek,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi projekt ustawy o zmianie ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem,

Mateusz Morawiecki

Prezes Rady Ministrów

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:

Wnioskodawca

niepodległa

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

Art. 1. W ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2021 r. poz. 717, 802 i 2165) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) użyte w art. 21 oraz w art. 30a ust. 2 wyrazy „31 grudnia 2022 r.” zastępuje się wyrazami „31 grudnia 2023 r.”;
- 2) w art. 28:
 - a) w ust. 1 wyrazy „Na dzień 31 sierpnia danego roku” zastępuje się wyrazami „Na wniosek dysponenta Funduszu”,
 - b) w ust. 2 wyrazy „do dnia 7 września danego roku” zastępuje się wyrazami „w terminie wskazanym przez dysponenta Funduszu”,
 - c) ust. 3– 6 otrzymują brzmienie:

„3. Dysponent Funduszu zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu informację o sumie środków, o których mowa w ust. 2, które mogą być przeznaczone na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

4. W terminie 10 dni roboczych od dnia zamieszczenia informacji, o której mowa w ust. 3, wojewoda może złożyć do dysponenta Funduszu wniosek o przekazanie ze środków, o których mowa w ust. 2, środków na objęcie dopłatą wniosków, które nie zostały objęte dopłatą ze względu na wyczerpanie się limitu środków przewidzianych na województwo, o którym mowa w art. 24 ust. 4.

5. Wnioski o przekazanie środków, o których mowa w ust. 2, są realizowane według kolejności wpływu do dysponenta Funduszu aż do wyczerpania się tych środków, przy czym wniosek na kwotę przekraczającą te środki jest realizowany w części, do wyczerpania środków, o których mowa w ust. 2.

6. Środki, o których mowa w ust. 2, które nie zostały przekazane wojewodom zgodnie z ust. 5, podlegają podziałowi zgodnie z art. 24 ust. 2.”,

d) uchyla się ust. 7 i 8.

Art. 2. Przepis art. 28 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się począwszy od naboru wniosków o objęcie w 2022 r. dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Projektowana ustawa wprowadza zmiany w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2021 r. poz. 717, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o Funduszu”.

Według obowiązujących obecnie przepisów ustawy o Funduszu od dnia 1 stycznia 2023 r. podział środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej powinien odbywać się z uwzględnieniem pracy eksploatacyjnej na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zaplanowanej do wykonywania w planach transportowych poszczególnych województw. W ramach zmiany art. 21 przewidziano przedłużenie do dnia 31 grudnia 2023 r. stosowania przepisów epizodycznych tej ustawy.

Zmiana art. 30a ust. 2 ustawy o Funduszu polega na utrzymaniu zwiększonej stawki dopłaty z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej z kwoty nie wyższej niż 1,00 zł do kwoty nie wyższej niż 3,00 zł do dnia 31 grudnia 2023 r.

Zaproponowane w art. 21 i art. 30a ust. 2 zmiany ustawy o Funduszu mają istotne znaczenie dla funkcjonowania Funduszu, ponieważ dają pewność organizatorom publicznego transportu zbiorowego w zakresie obowiązywania zwiększonej stawki dopłaty z Funduszu do końca 2023 r.

W brzmieniu art. 28 zaproponowano zmiany, które umożliwią przesunięcie środków Funduszu przyznanych dla poszczególnych województw do województw, w których limit środków w danym roku budżetowym okazał się niewystarczający.

W zmienionym art. 28 ust. 1 zaproponowano, że analiza zaangażowania środków przewidzianych na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego będzie wykonywana na wniosek dysponenta Funduszu, a nie jak dotychczas na dzień 31 sierpnia danego roku. Wojewodowie w terminie wskazanym przez dysponenta prześlą informacje o kwocie niezaangażowanych środków Funduszu jego dysponentowi (art. 28 ust. 2).

Zgodnie z projektowanym art. 28 ust. 3 dysponent Funduszu zamieści w Biuletynie Informacji Publicznej informację o sumie środków niezaangażowanych ze wszystkich województw, które mogą być przeznaczone na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Po publikacji kwoty niezaangażowanych środków Funduszu w BIP wojewodowie będą mogli – w terminie 10 dni roboczych – wystąpić z wnioskiem do dysponenta Funduszu o przekazanie środków na objęcie dopłatą wniosków, które nie zostały nią objęte ze względu na wyczerpanie się limitu środków przyznanych na województwo (art. 28 ust. 4). Wnioski będą realizowane według kolejności wpływu aż do wyczerpania się niezaangażowanych środków Funduszu (art. 28 ust. 5). W art. 28 ust. 5 przesądzono także, że wniosek na kwotę przekraczającą te środki jest realizowany w części, do wyczerpania środków niezaangażowanych.

Zgodnie z art. 28 ust. 6 pozostała kwota środków niezaangażowanych będzie podlegała podziałowi na poszczególne województwa. Podział będzie dokonywany na podstawie przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 lipca 2019 r. w sprawie szczegółowego sposobu podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w poszczególnych województwach (Dz. U. poz. 1406).

Przedstawione powyżej rozwiązanie umożliwi przekazanie środków, które nie zostały zaangażowane w poszczególnych województwach na pokrycie zapotrzebowania na środki z Funduszu w województwach, w których limit środków na dany rok budżetowy uległ wyczerpaniu. Projektowana nowelizacja przepisów pozwoli objąć dopłatą z Funduszu jak największą liczbę przewozów o charakterze użyteczności publicznej, które będą realizowane na obszarze województwa.

Zgodnie z art. 2 projektowane przepisy zmieniające art. 28 będą stosowane począwszy od naborów wniosków o objęcie w 2022 r. dopłatą z Funduszu. Takie rozwiązanie pozwoli na objęcie dopłatą także wniosków, które przekraczają limit środków w niektórych województwach.

Zgodnie z art. 3 projektowane przepisy wejdą w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Skrócenie *vacatio legis* jest podyktowane specyfiką projektu oraz pilną potrzebą wprowadzenia powyższych regulacji, które zapewnią dostępność środków Funduszu na 2022 r. w województwach, w których limit środków na 2022 r. okazał się niewystarczający. Takie rozwiązanie jest niezbędne w celu zapewnienia dostępności komunikacji publicznej dla obywateli. Wprowadzenie takiego rozwiązania nie stoi w sprzeczności z zasadą demokratycznego państwa prawnego, a termin wejścia w życie projektu jest podyktowany ważnym interesem państwa.

Wejście w życie projektowanej ustawy nie będzie miało negatywnego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw. Ponadto zakłada się, że jej wejście w życie nie będzie miało negatywnego wpływu na sytuację i rozwój regionalny. Nie spowoduje również dodatkowych skutków finansowych dla budżetu państwa.

Projektowana ustawa nie wymaga przedstawienia jej organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt nie zawiera przepisów technicznych, a zatem nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt ustawy nie stanowi przedmiotu regulacji prawa Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pan Adam Orzechowski – Dyrektor Departamentu Budżetu w MI; e-mail: sekretariatDBI@mi.gov.pl, tel. 22 630 13 40</p> <p>Pan Krzysztof Lewczak – Naczelnik Wydziału Krajowych i Międzynarodowych Przewozów Drogowych, Departament Transportu Drogowego w MI; e-mail: Krzysztof.Lewczak@mi.gov.pl, tel. 22 630 12 68</p>	<p>Data sporządzenia 04-02-2022 Aktualizacja 11-02-2022</p> <p>Źródło Inicjatywa własna</p> <p>Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów UD348</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W dniu 18 lipca 2019 r. weszły w życie przepisy ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2021 r. poz. 717, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o Funduszu”. Środki Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zwane dalej „środkami Funduszu”, przeznacza się na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przez dopłatę do ceny usługi, tj. kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Rozwiązania przewidziane w ramach Funduszu dają jednostkom samorządu terytorialnego będącym organizatorami publicznego transportu zbiorowego realne możliwości do uruchamiania autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, a także tworzenia spójnej i zorganizowanej sieci transportu publicznego na ich obszarze z uwzględnieniem dofinansowania przewozów ze środków Funduszu.

Planowane przychody Funduszu wynoszą corocznie 800 mln zł. Kwota ta podlega podziałowi przez dysponenta Funduszu na poszczególne województwa zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 lipca 2019 r. w sprawie szczegółowego sposobu podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w poszczególnych województwach (Dz. U. poz. 1406).

W ramach naboru wniosków o objęcie w 2022 r. dopłatą z Funduszu, dopłatą objęto 4901 linii komunikacyjnych, a wnioskowana przez organizatorów kwota dopłaty wynosi 543 133 267,43 zł.

W związku z rosnącym zainteresowaniem organizatorów publicznego transportu zbiorowego tym programem w czterech województwach, tj. mazowieckim, podkarpackim, pomorskim i śląskim, w naborze wniosków o objęcie w 2022 r. dopłatą z Funduszu kwota wynikająca z wniosków o objęcie dopłatą złożonych przez organizatorów przekroczyła limit środków przyznanych dla ww. województw na ten rok budżetowy.

Obecnie obowiązujące przepisy ustawy o Funduszu przewidują stosowanie przepisów epizodycznych tej ustawy (art. 21) oraz stosowanie dopłaty z Funduszu w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (art. 30a ust. 2) do dnia 31 grudnia 2022 r. Tymczasem, ze względu na duże zainteresowanie organizatorów publicznego transportu zbiorowego korzystaniem ze środków Funduszu, istnieje potrzeba utrzymania stawki dopłaty w dłuższej perspektywie czasowej.

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

Według obowiązujących obecnie przepisów ustawy o Funduszu od dnia 1 stycznia 2023 r. podział środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej powinien odbywać się z uwzględnieniem pracy eksploatacyjnej na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zaplanowanej do wykonywania w planach transportowych poszczególnych województw. W ramach zmiany art. 21 przewidziano przedłużenie do dnia 31 grudnia 2023 r. stosowania przepisów epizodycznych tej ustawy.

Zmiana art. 30a ust. 2 ustawy o Funduszu polega na utrzymaniu zwiększonej stawki dopłaty z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej z kwoty nie wyższej niż 1,00 zł do kwoty nie wyższej niż 3,00 zł do dnia 31 grudnia 2023 r.

Zaproponowane zmiany w art. 21 i art. 30a ust. 2 ustawy o Funduszu mają istotne znaczenie dla funkcjonowania Funduszu, ponieważ dają pewność organizatorom publicznego transportu zbiorowego w zakresie obowiązywania zwiększonej stawki dopłaty z Funduszu do końca 2023 r.

Projektowane przepisy przewidują także zmianę art. 28 ustawy o Funduszu dotyczącego analizy zaangażowania środków Funduszu w danym roku budżetowym. Analizę tę przeprowadzają wojewodowie. Proponowana zmiana przepisów pozwoli na przesunięcie środków Funduszu przyznanych dla poszczególnych województw do województw, w których limit środków na 2022 r. okazał się niewystarczający.

W ramach zmiany art. 28 przewidziano, że analiza zaangażowania środków przewidzianych na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego będzie wykonywana na wniosek dysponenta Funduszu, a nie jak dotychczas na dzień 31 sierpnia danego roku. Wojewodowie w terminie wskazanym przez dysponenta prześlą informacje o kwocie niezaangażowanych środków Funduszu jego dysponentowi.

Następnie dysponent Funduszu zamieści w Biuletynie Informacji Publicznej informację o sumie środków niezaangażowanych ze wszystkich województw, które mogą być przeznaczone na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Po publikacji kwoty niezaangażowanych środków Funduszu w BIP wojewodowie – w terminie 10 dni roboczych – będą mogli wystąpić z wnioskiem do dysponenta Funduszu o przekazanie środków na objęcie dopłatą wniosków, które nie zostały nią objęte ze względu na wyczerpanie się limitu środków przyznanych na województwo. Wnioski będą realizowane według kolejności wpływu aż do wyczerpania się niezaangażowanych środków Funduszu. Wniosek na kwotę przekraczającą te środki jest realizowany w części, do wyczerpania środków niezaangażowanych.

Przedstawione powyżej rozwiązanie pozwoli na przekazanie środków, które nie zostały w danym momencie zaangażowane w poszczególnych województwach, na pokrycie zapotrzebowania na środki z Funduszu w województwach, w których limit środków na dany rok budżetowy uległ wyczerpaniu. Projektowana nowelizacja przepisów pozwoli objąć dopłatą z Funduszu większą liczbę przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze danego województwa, zapewniając tym samym większą dostępność transportu publicznego dla pasażerów.

Projektowane rozwiązania będą stosowane począwszy od naborów wniosków o objęcie w 2022 r. dopłatą z Funduszu.

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

Nie dotyczy.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego	435	Dane Ministerstwa Infrastruktury – Sprawozdanie z realizacji zadań Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej za 2020 rok	Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, których wnioski nie zostały objęte dopłatą z Funduszu, ze względu na wyczerpanie się limitu środków przyznanych dla województwa, zostaną pozytywnie rozpatrzone i objęte dopłatą w związku ze zwiększeniem limitu środków przyznanych na dane województwo w roku budżetowym. Ustawa zapewnia udzielanie dofinansowania i dopłaty z Funduszu na podstawie przepisów epizodycznych oraz utrzymanie zwiększonej stawki dopłaty z Funduszu w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej do 31 grudnia 2023 r.
Operatorzy publicznego transportu zbiorowego	496	Dane Ministerstwa Infrastruktury – Sprawozdanie z	Objęcie dopłatą z Funduszu linii komunikacyjnych, które

		realizacji zadań Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej za 2020 rok	w 2022 r. nie były nią objęte z powodu wyczerpania się środków Funduszu przyznanych dla województwa w danym roku budżetowym. Pozwoli to na utrzymanie szerokiej siatki komunikacyjnej realizowanej przez operatorów publicznego transportu zbiorowego w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Ustawa zapewnia udzielanie dofinansowania i dopłaty z Funduszu na podstawie przepisów epizodycznych oraz utrzymanie zwiększonej stawki dopłaty z Funduszu w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej do 31 grudnia 2023 r.
Wojewodowie	16	-	Zwiększenie limitu środków Funduszu na województwa spowoduje, że wojewodowie będą mogli objąć dopłatą wnioski, które zostały negatywnie rozpatrzone w naborze na 2022 r. ze względu na wyczerpanie się środków, i podpisać umowy o dopłatę z organizatorami publicznego transportu zbiorowego. Ustawa zapewnia udzielanie dofinansowania i dopłaty z Funduszu na podstawie przepisów epizodycznych oraz utrzymanie zwiększonej stawki dopłaty z Funduszu w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej do 31 grudnia 2023 r.
Pasażerowie	327 494 tys. (przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym) 159 700 tys. (przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym)	Główny Urząd Statystyczny – Transport – wyniki działalności w 2019 roku Główny Urząd Statystyczny – Transport – wyniki działalności w 2020 roku	Objęcie dopłatą z Funduszu linii komunikacyjnych, które w 2022 r. nie były nią objęte z powodu wyczerpania się środków Funduszu przyznanych dla województwa w danym roku budżetowym, pozwoli na utrzymanie funkcjonowania już istniejących linii komunikacyjnych oraz uruchamianie nowych linii. Zapewni to zwiększenie dostępności komunikacji autobusowej dla pasażerów również na obszarach, na których komunikacja ta obecnie

			nie istnieje lub nie funkcjonuje w wymiarze zaspokajającym podstawowe potrzeby obywateli. Ustawa zapewnia udzielanie dofinansowania i dopłaty z Funduszu na podstawie przepisów epizodycznych oraz utrzymanie zwiększonej stawki dopłaty z Funduszu w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej do 31 grudnia 2023 r.
--	--	--	--

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

Projekt ustawy, ze względu na jego pilny charakter, nie został poddany procesowi uzgodnień oraz przedstawiony do opiniowania i konsultacji publicznych. Jest to podyktowane koniecznością jak najszybszego wejścia w życie projektowanych rozwiązań.

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)	
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	Budżet państwa.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Projektowane przepisy nie powodują dodatkowych skutków finansowych, gdyż nie zmieniają całkowitej planowanej kwoty przychodów oraz kosztów Funduszu. W 2022 r. i w latach kolejnych szacowane przychody i koszty Funduszu nie ulegają zmianie i wynoszą 800 mln zł rocznie.</p> <p>W ramach naboru wniosków o objęcie w 2022 r. dopłatą ze środków Funduszu objęto 4091 linii komunikacyjnych. Łączna liczba wozokilometrów na liniach komunikacyjnych objętych wnioskami wynosi 187 318 960,00 wozokilometrów, a wnioskowana przez organizatorów kwota dopłaty wynosi 543 133 267,43 zł.</p> <p>Projektowane przepisy zakładają finansowanie z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.</p>

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

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian	0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)	
duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-	-

W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Projektowane rozwiązania wprowadzą możliwość objęcia dopłatą z Funduszu linii komunikacyjnych, które w 2022 r. nie zostały nią objęte z powodu niewystarczającej kwoty środków Funduszu przyznanych dla województwa w danym roku budżetowym. Pozwoli to na utrzymanie szerokiej siatki komunikacyjnej realizowanej przez przewoźników będących operatorami publicznego transportu zbiorowego w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Projektowane przepisy przewidują udzielanie dofinansowania i dopłaty z Funduszu na podstawie przepisów epizodycznych oraz utrzymanie zwiększonej stawki dopłaty z Funduszu w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w dłuższej perspektywie czasowej, tj. do 31 grudnia 2023 r. Wskazane rozwiązania zapewnią przewoźnikom będącym operatorami stabilne i pewne warunki realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Projektowane rozwiązania wprowadzą możliwość objęcia dopłatą z Funduszu linii komunikacyjnych, które w 2022 r. nie zostały nią objęte z powodu niewystarczającej kwoty środków Funduszu przyznanych dla województwa w danym roku budżetowym. Pozwoli to na utrzymanie szerokiej siatki komunikacyjnej realizowanej przez przewoźników będących operatorami publicznego transportu zbiorowego w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Projektowane przepisy przewidują udzielanie dofinansowania i dopłaty z Funduszu na podstawie przepisów epizodycznych oraz utrzymanie zwiększonej stawki dopłaty z Funduszu w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w dłuższej perspektywie czasowej, tj. do 31 grudnia 2023 r. Wskazane rozwiązania zapewnią przewoźnikom będącym operatorami stabilne i pewne warunki realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Projektowane przepisy wprowadzą możliwość objęcia dopłatą z Funduszu linii komunikacyjnych, które w 2022 r. nie zostały nią objęte z powodu niewystarczającej kwoty środków Funduszu przyznanych dla województwa w danym roku budżetowym i pozwolą na utrzymanie funkcjonowania już istniejących linii komunikacyjnych oraz uruchamianie nowych linii. Projektowana ustawa zapewnia także możliwość udzielania dofinansowania i dopłaty z Funduszu na podstawie przepisów epizodycznych oraz utrzymanie zwiększonej stawki dopłaty z Funduszu w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w dłuższej perspektywie czasowej, tj. do 31 grudnia 2023 r. Rozwiązania zawarte w projekcie zapewnią zwiększenie dostępności komunikacji autobusowej dla pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych oraz osób starszych, zwłaszcza na obszarach, na których komunikacja ta obecnie nie istnieje lub nie funkcjonuje w wymiarze zaspokajającym podstawowe potrzeby obywateli.						
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								

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 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:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów 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
9. Wpływ na rynek pracy	
<p>Projektowana ustawa ma wpływ na rynek pracy w zakresie świadczenia przez operatorów przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Zwiększenie limitu środków Funduszu na poszczególne województwa pozwoli na objęcie dopłatą linii komunikacyjnych, które nie zostały nią objęte ze względu na wyczerpanie limitu środków przyznanych dla województwa, oraz utrzymanie do 31 grudnia 2023 r. zwiększonej stawki dopłaty z Funduszu, co będzie stanowiło wsparcie dla organizatorów i operatorów transportu zbiorowego, stwarzając warunki do funkcjonowania przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przy wsparciu ze środków Funduszu, a tym samym utrzymania dostępu do miejsc pracy dla pracowników.</p>	
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 type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:
<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie	
Omówienie wpływu	Projekt nie będzie miał wpływu na pozostałe obszary.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Nie przewiduje się wydania aktów wykonawczych.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Ze względu na charakter regulacji nie przewiduje się ewaluacji projektu, ale jego wykonanie będzie monitorowane na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak.	