|  |  |
| --- | --- |
| **Nazwa projektu**Uchwała Rady Ministrów zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”**Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**Ministerstwo Infrastruktury**Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**Andrzej Bittel – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury**Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**Ignacy Karol Ozgowicz, Wydział Utrzymania i Logistyki, Departament Kolejnictwa, Ministerstwo Infrastruktury, tel. 22 630 13 71, e-mail: Ignacy.Ozgowicz@mi.gov.pl | **Data sporządzenia****15.09.2020****Źródło:**Upoważnienie ustawowe:* ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.);
* ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, z późn. zm.).

**Nr w wykazie prac RM**ID58 |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?**
 |
| 1. W celu ułatwienia wykonywania zadań przez zarządców infrastruktury, zwanych dalej „zarządcami”, w tym związanych z utrzymaniem i remontami infrastruktury kolejowej, uelastycznienia finansowania ich kosztów oraz efektywnego wykorzystania środków finansowych – projektowane zmiany dopuszczają możliwość, aby beneficjentami programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”, zwanego dalej „Programem”, mogły być również podmioty inne, niż wymienione w obowiązującej wersji Programu, przyjętego uchwałą nr 7/2018 Rady Ministrów z dnia 16 stycznia 2018 r.
	* 1. Projekt uwzględnia zmianę zarządcy części odcinków linii kolejowych (linii kolejowych) Dolnego Śląska, w szczególności nieeksploatowanych, z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwanych dalej „PKP PLK SA”, na samorząd województwa dolnośląskiego. Powyższe stwarza możliwość uruchomienia odcinków linii kolejowych (linii kolejowych) obecnie nieeksploatowanych.
		2. Projektowana nowelizacja przewiduje zmianę w ramach źródeł finansowania poszczególnych zarządców, a także przeznaczonych dla nich kwot – zakłada m.in. stałe dodatkowe dofinansowanie dotychczasowego beneficjenta – PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., zwanej dalej „SKM w Trójmieście”, w kwocie ok. 6 mln zł rocznie[[1]](#footnote-1).
		3. W ustawie budżetowej na rok 2020 zostały obniżone środki na realizację Programu o 221 mln zł z budżetu państwa i planowane jest ich uzupełnienie z Funduszu Kolejowego, co znalazło odzwierciedlenie w nowelizacji Programu.
		4. Projekt uwzględnia skutki organizacyjne przejęcia przez PKP PLK SA pracowników Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury Sp. z o.o. i części pracowników PKP TELKOL Sp. z o.o.
 |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt**
 |
| Projektowane zmiany dopuszczają możliwość, aby beneficjentami Programu mogły być również podmioty inne, niż wymienione w obowiązującej jego wersji. Obecnie podmiotami uprawnionymi do otrzymania dofinansowania w ramach Programu są następujący zarządcy: PKP PLK SA, SKM w Trójmieście, Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, zwana dalej „DSDiK”, „Euroterminal Sławków” Sp. z o.o. oraz CARGOTOR Sp. z o.o. (ostatnie dwa z wymienionych podmiotów nie złożyły dotychczas wniosku o dofinansowanie).Zgodnie z projektowanymi zmianami, potencjalnymi przyszłymi beneficjentami Programu uprawnionymi do otrzymania dofinansowania będą podmioty, którym w trakcie realizacji Programu zostaną przekazane, w celu wykonywania zadań zarządcy, określone odcinki linii kolejowych (linie kolejowe) zarządzane przez PKP PLK SA. W takim przypadku szczegóły dotyczące dofinansowania zostaną uregulowane w odpowiednich postanowieniach umów wieloletnich zawieranych między zarządcami a ministrem właściwym do spraw transportu. PKP PLK SA po przekazaniu odcinka linii kolejowej (linii kolejowej), otrzyma dofinansowanie zmniejszone o dotychczasowe środki przekazywane w związku z zadaniami zarządcy dotyczącymi przekazywanej infrastruktury kolejowej. Środki te otrzyma nowy zarządca danego odcinka linii kolejowej (linii kolejowej). Przekazywanie odcinków linii kolejowych (linii kolejowych) nowym zarządcom będzie dotyczyło przede wszystkim odcinków (linii) nieeksploatowanych lub o niskich parametrach eksploatacyjnych, co wpłynie na poprawę parametrów użytkowych infrastruktury kolejowej na zaniedbanej części sieci kolejowej.W projekcie przewidziano ponadto, że podczas realizacji Programu będzie istniała możliwość przekazywania poszczególnych odcinków linii kolejowych (linii kolejowych) zarządzanych przez PKP PLK SA, w celu udostępniania infrastruktury kolejowej do prowadzenia przewozów, także pozostałym czterem podmiotom uprawnionym obecnie do otrzymywania dofinansowania w ramach Programu. Aktualnie trwają prace nad przekazaniem części odcinków linii kolejowych (linii kolejowych) zarządzanych przez PKP PLK SA, w szczególności nieeksploatowanych, samorządowi województwa dolnośląskiego. Projekt uwzględnia zmianę zarządcy w powyższym zakresie – na DSDiK.Projekt zawiera również aktualizację odcinków linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK SA. Przewiduje także zmianę w ramach źródeł finansowania poszczególnych zarządców oraz przeznaczonych dla nich kwot, w szczególności:– zmniejszenie dofinansowania PKP PLK SA z budżetu państwa o 221 mln zł oraz zwiększenie dofinansowania PKP PLK SA z Funduszu Kolejowego,– dodatkowe ok. 6 mln zł rocznie na rzecz SKM w Trójmieście.Nowelizacja istniejącego już aktu prawnego ułatwi uelastycznienie finansowania kosztów wykonywania zadań zarządców i zwiększy komplementarność finansowania tych zadań, w tym utrzymania infrastruktury kolejowej od strony ekonomicznej i logistycznej.**Zastosowanie projektowanego rozwiązania z punktu widzenia gospodarki pozwoli na osiągnięcie dotychczasowych a także nowych korzyści:**- długoterminowe planowanie (i umowy wieloletnie) pozwoli na redukcję kosztów usługProgram, przez objęcie wieloletnim dofinansowaniem, pozwoli na efektywne wykorzystanie środków przez potencjalnych nowych beneficjentów,- zachowanie sieci kolejowychUjęte w projekcie zmiany pozwolą na bardziej efektywne zarządzanie odcinkami linii kolejowych (liniami kolejowymi) obecnie nieeksploatowanymi, bądź o niskich parametrach użytkowych, dzięki ich przekazaniu podmiotom znającym lokalne uwarunkowania, o mniejszej strukturze, która pozwala na szybszą i bardziej adekwatną reakcję na istniejące potrzeby. Zmiana Programu ułatwi zatem nie tylko poprawę parametrów użytkowych infrastruktury kolejowej na zaniedbanej części sieci kolejowej, ale wpisuje się również w politykę rządu, która ma na celu powstrzymanie marginalizacji znaczenia tzw. „Polski powiatowej”, wstrzymania ograniczania ruchu kolejowego do mniejszych miejscowości oraz zapewnienia sprawnego systemu komunikacyjnego zwłaszcza dla mieszkańców miejscowości oddalonych od dużych aglomeracji miejskich. Zahamowanie procesu degradacji regionalnych linii kolejowych będzie sprzyjało poprawie atrakcyjności inwestycyjnej obszarów dotychczas zmarginalizowanych i tym samym stworzy warunki do ograniczenia istotnych problemów społecznych, tj. bezrobocia czy utrudnionego dostępu do opieki zdrowotnej, edukacji i dóbr kultury. Zakłada się poprawę zaspokajania potrzeb mieszkańców i gospodarki w zakresie bezpiecznego i komfortowego transportu kolejowego, przez stworzenie warunków zapewniających przejazd jak największej liczby pociągów i jak najniższym kosztem.Ponieważ ustawie budżetowej na rok 2020 zostały obniżone środki na realizację Programu o 221 mln zł z budżetu państwa, zaistniało ryzyko braku realizacji wskaźników i założeń w nim zawartych. Problem ten zostanie rozwiązany przez zwiększenie dofinansowania Programu ze środków Funduszu Kolejowego. |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?**
 |
| Optymalny system wsparcia lokalnych zarządców („ostatniej mili”) funkcjonuje w Czechach. W warunkach czeskich dofinansowanie przysługuje każdemu zarządcy niezależnie od tego, czy infrastruktura kolejowa jest udostępniana czy nie, pod warunkiem, że podmiot otrzymujący środki posiada dokumenty potwierdzające jego bezpieczeństwo, a przewozy (pasażerskie lub towarowe) mają charakter ogólnodostępny.W Niemczech kraje związkowe otrzymują od państwa cześć przychodów z podatku nałożonego na benzynę i oleje napędowe (analogicznie jak w systemie polskim część „opłaty paliwowej”) przeznaczoną na transport lokalny, w tym kolejowy.W niemieckim systemie:1. zarządca może finansować ze stawek dostępu do infrastruktury kolejowej całość swoich kosztów, w tym koszty inwestycji,
2. zarządcy lokalnych linii kolejowych oraz lokalni przewoźnicy kolejowi funkcjonują jako zintegrowane przedsiębiorstwa kolejowe[[2]](#footnote-2).

Finansowanie lokalnych przewozów kolejowych rozwiązuje także problem finansowania utrzymania infrastruktury. Lokalne lub nieużytkowane linie kolejowe, są sprzedawane za symboliczne kwoty lub dzierżawione nowym zarządcom, którzy chcą prowadzić na nich ruch kolejowy, zgodnie z § 11 niemieckiej ustawy o transporcie kolejowym AEG[[3]](#footnote-3). Często znacząco poprawiane są parametry użytkowe nieeksploatowanych wcześniej linii kolejowych, w tym np. prędkości na poziomie ≥ 80 km/h.[[4]](#footnote-4) W Niemczech istnieje wielu alternatywnych zarządców, zarządzających 10% publicznej sieci kolejowej – znaczna część znajduje się w posiadaniu landów a także miast. Ok. 4300 km linii kolejowych należy do podmiotów regionalnych oraz podmiotów niższego szczebla samorządowego.Na Węgrzech niezależni zarządcy podlegają tym samym przepisom, co zarządca krajowy. Prawo przewiduje także inne możliwe wyłączenia, np. pewne sieci kolejowe nie muszą być udostępniane. Regionalne sieci kolejowe są subsydiowane przez państwo niezależnie od tego, czy są zarządzane przez zarządcę krajowego, czy inne podmioty. Finansowanie jest zagwarantowane w formie umów podobnych do wieloletnich umów między państwem a zarządcą krajowym. Umowy takie powinny przewidywać zachęty do cięcia kosztów oraz wsparcie dla efektywności zarządzania.We Francji uruchomiono program OFP – Opérateur Ferroviaire de Proximité, który tworzy ramy prawno-instytucjonalne dla rewitalizacji ruchu na tzw. końcówkach przemysłowych. OFP jest to co do zasady małe lub średnie przedsiębiorstwo zapewniające lokalny transport towarów.W Szwecji istnieje kilkuset zarządców – większość z nich to podmioty małe – lecz własność linii kolejowych należy do państwa, z wyjątkiem wielu tzw. ostatnich mil oraz linii Inlandsbanan przejętej przez samorządy lokalne, co ułatwia ich zarządzanie i utrzymanie. |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt**
 |
| Grupa | Wielkość | Źródło danych  | Oddziaływanie |
| minister właściwy do spraw transportu | 1 | ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym | Realizowanie polityki rządu w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową oraz nadzorowanie wdrażania określonych w niej priorytetów.  |
| zarządcy | 12 | Urząd Transportu Kolejowego | Bezpośrednie – zarządcy objęci aktualnie Programem.Pośrednie – inni zarządcy, przez możliwość przekazania im odcinków linii kolejowych/linii kolejowych w celu wykonywania zadań zarządcy. |
| przewoźnicy kolejowi | 100 | Urząd Transportu Kolejowego | Pośrednie – przez stabilizację oferty infrastrukturalnej oraz poprawę jakości usług.  |
| obywatele | 500 tys. | Główny Urząd Statystyczny, opracowanie własne | Pośrednie – przez wpływ na warunki i możliwości korzystania z publicznego transportu kolejowego – przy założeniu, że zgodnie z mechanizmem przewidzianym w projekcie, zostanie zmieniony zarządca, a następnie oddane do eksploatacji ok. 500 km linii kolejowych. Wyliczenie opiera się na kolejnym uproszczeniu, że linia kolejowa oddziałuje w promieniu 5 km. W takim przypadku 500 km linii kolejowych tworzy pas 5000 km2. Mając na względzie średnią gęstość zaludnienia w Polsce na poziomie 113 osób/km2 oraz przyjmując, że tereny przy których znajdują się nieeksploatowane linie kolejowe są mniej zaludnione (100 osób/km2 ), projekt może oddziaływać na ok. 500 tys. mieszkańców Polski. |
| Przedsiębiorstwa logistyczne i ich klienci  | nieokreślona | ogólne | Pośrednie – przez wpływ na warunki i możliwości przewozu towarów koleją. |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji**
 |
| Projekt nowelizacji Programu będzie podlegał konsultacjom publicznym. Projekt zostanie wysłany do następujących przewoźników kolejowych, zarządców i innych zainteresowanych podmiotów:1 Agnieszka Dolata prowadząca działalność gospodarczą pod firmą „Żwirownia DOLATA” „Beton DOLATA”2 Alza Cargo sp. z o.o.3 Andrzej Konończuk prowadzący działalność gospodarczą pod firmą Andrex – Logistics Andrzej Konończuk4 ARRIVA RP sp. z o.o.5 BARTER S.A.6 Bartex sp. z o.o.7 Bartex Plus sp. z o.o.8 Budimex Kolejnictwo S.A.9 B.R.S. sp. z o.o.10 Captrain Polska sp. z o.o.11 Cargo Master sp. z o.o.12 Cargo - Polska sp. z o.o.13 CARGO Przewozy Towarowe, Transport sp. z o.o. sp. k.14 CD Cargo Poland sp. z o.o.15 Cemet S.A.16 Centrum Logistyczne w Łosośnej sp. z o.o.17 CIECH Cargo sp. z o.o.18 Cityline sp. z o.o.19 CMC Poland sp. z o.o.20 Colas Rail Polska sp. z o.o.21 CTL Logistics sp. z o.o.22 CTL Północ sp. z o.o.23 CTL Rail sp. z o.o.24 DB Cargo Polska S.A.25 DB Cargo Spedkol sp. z o.o.26 Dolnośląskie Linie Autobusowe sp. z o.o.27 Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM sp. z o.o.28 ECCO Rail sp. z o.o.29 EUROTRANS sp. z o.o.30 Krzysztof Warchoł prowadzący działalność gospodarczą pod firmą F.H.U. „ORION Kolej” Krzysztof Warchoł31 Freightliner PL sp. z. o .o.32 Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych33 Grupa Azoty „KOLTAR” sp. z o.o.34 HSL Polska sp. z o.o.35 Inter Cargo sp. z o.o.36 IRT sp. z o.o.37 JSW Logistics sp. z o.o.38 Karpiel sp. z o.o.39 „Kolej Bałtycka” S.A.40 Koleje Dolnośląskie S.A.41 „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.42 Koleje Małopolskie sp. z o.o.43 Koleje Śląskie sp. z o.o.44 Koleje Wielkopolskie sp. z o.o.45 Kopalnia Piasku „Kotlarnia” S.A.46 Laude Smart Intermodal S.A.47 LOGISTICS & TRANSPORT COMPANY sp. z o.o.48 Loreco sp. z o.o.49 "Lotos Kolej" sp. z o.o.50 "LTE Polska" sp. z o.o.51 Lubelski Węgiel "Bogdanka" S.A.52 Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o.o. 53 „MAJKOLTRANS” sp. z o.o.54 "Mega Met Polska" sp. z o.o. sp.k.55 METRANS (Polonia) sp. z o.o.56 Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o.57 Mobil Lok Servis sp. z o.o.58 MORIS sp. z o.o.59 NKN Usługi Kolejowe sp. z o.o.60 OCTOPUS Rail sp. z o.o.61 Olavion sp. z o.o.62 OMNILOKO sp. z o.o.63 ORION RAIL LOGISTICS sp. z o.o. sp. k.64 ORLEN KolTrans S.A.65 OT RAIL sp. z o.o.66 Parowozownia Wolsztyn67 PCC Intermodal S.A.68 Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej69 PKP CARGO S.A.70 PKP Cargo Service sp. z o.o.71 PKP ENERGETYKA S.A.72 "PKP INTERCITY" S.A.73 PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.74 PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o.75 Pol–Miedź Trans sp. z o.o.76 Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno – Torowe sp. z o.o.77 Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych78 POZ BRUK sp. z o.o. sp.j.79 PROTOR sp. z o.o. sp.k.80 Przedsiębiorstwo Budownictwa Specjalistycznego „TRANSKOL” sp. z o.o.81 Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie sp. z o.o.82 Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury sp. z o.o. w upadłości likwidacyjnej83 Przedsiębiorstwo Obrotu Surowcami Wtórnymi „Depol” sp. z o.o.84 Przedsiębiorstwo Robót Torowych „TORREMS” sp. z o.o.85 Przedsiębiorstwo Usług Kolejowych KOLPREM sp. z o.o.86 Przedsiębiorstwo Usługowo – Handlowe „AGROSTOP” sp. z o.o.87 Przewozy Regionalne sp. z o.o.88 Rail Polska sp. z o.o.89 Rail Time Polska sp. z o.o.90 Railpolonia sp. z o.o.91 Railtrans Logistics sp. z o.o.92 Railtrans Poland sp. z o.o. Sp. k.93 S&K TRAIN TRANSPORT sp. z o.o.94 Silva LS sp. z o.o.95 SKPL Cargo sp. z o.o.96 Stanisław Głowacz prowadzący działalność gospodarcza pod firmą Stanisław Głowacz F.H.U. JMS97 Stalserwis Batory sp. z o.o.98 STK S.A.99 Stowarzyszenie Górnośląskich Kolei Wąskotorowych100 Swietelsky Rail Polska sp. z o.o.101 Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.102 Tkol sp. z o.o.103 TKP Silesia sp. z o.o. sp.k.104 Torpol S.A.105 TRACK TEC Logistics sp. z o.o.106 Track Tec Rail sp. z o.o.107 Trainspeed sp. z o.o.108 TRAKCJA PRKiI S.A.109 Transchem sp. z o.o.110 Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.111 Wiskol sp. z o.o. sp. k. 112 Zakład Inżynierii Kolejowej sp. z o.o.113 Zakład Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu sp. z o.o.114 Zakłady Produkcyjno-Naprawcze Taboru Maszyn i Urządzeń „TABOR” M. Dybowski S.J.115 ZUE S.A.116 Żnińska Kolej Powiatowa sp. z o.o.117 CARGOTOR sp. z o.o.118 CTL Maczki-Bór S.A.119 "Województwo Dolnośląskie - Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu"120 Euroterminal Sławków sp. z o.o.121 Infra Silesia S.A.122 Jastrzębska Spółka Kolejowa sp. z o.o.123 Kopalnia Piasku Kotlarnia - Linie Kolejowe sp. z o.o.124 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.125 PMT Linie Kolejowe sp. z o.o.126 Izba Gospodarcza Transportu Lądowego127 Krajowa Izba Gospodarcza128 Railway Business Forum129 Fundacja Prokolej130 Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego131 Związek Samorządów Polskich132 Związek Powiatów Polskich133 Związek Gmin Wiejskich RP.Powyżej wskazane podmioty będą miały 35 dni od otrzymania projektu na przedstawienie stanowiska. Równolegle będą przeprowadzane m.in. uzgodnienia i proces konsultacji z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. |
| 1. **Wpływ na sektor finansów publicznych**
 |
| (ceny stałe z 2020 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 |
| budżet państwa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - | - | - | - | 0 |
| JST | 1,5 | 1,6 | 1,6 | 1,7 | - | - | - | - | - | - | - | 6,4 |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) (PKP PLK S.A.) | -1,5 | -1,6 | -1,6 | -1,7 | - | - | - | - | - | - | - | -6,4 |
| **Wydatki ogółem** | 6 | 6 | 6 | 6 | - | - | - | - | - | - | - | 24,0 |
| budżet państwa | - 221,0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - | - | - | - | - | -221,0 |
| Fundusz Kolejowy | 227,0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - | - | - | - | - | 245,0 |
| JST | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - | - | - | - | - | 0 |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - | - | - | - | - | 0 |
| **Saldo ogółem** | -6 | -6 | -6 | -6 | - | - | - | - | - | - | - | -24,0 |
| budżet państwa | 221,0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - | - | - | - | - | 221,0 |
| Fundusz Kolejowy | - | -227 | -6 | -6 | - | - | - | - | - | - | - | -245,0 |
| JST | 1,5 | 1,6 | 1,6 | 1,7 | - | - | - | - | - | - | - | 6,4 |
| pozostałe jednostki (PKP PLK) | -1,5 | -1,6 | -1,6 | -1,7 | - | - | - | - | - | - | - | -6,4 |
| Źródła finansowania  | Źródłem finansowania Programu będą środki budżetu państwa określone w art. 4 ust. 2 i art. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 203) oraz środki z Funduszu Kolejowego określone w art. 3 ust. 1 pkt 2, ust. 3e i 3f ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 510, z późn. zm.). Zwiększenie finansowania z Funduszu Kolejowego będzie pokryte dodatkowymi przychodami Funduszu Kolejowego z opłaty paliwowej. |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | Zwiększenie dofinansowania będzie miało wpływ na limit środków publicznych przewidzianych na realizację Programu w uchwale nr 7/2018 Rady Ministrów z dnia 16 stycznia 2018 r. Projekt zakłada:1) zmniejszenie środków z budżetu państwa na realizację Programu o 221 mln zł w roku 2020 (zgodnie ustawą budżetowej na rok 2020);2) zwiększenie środków z Funduszu Kolejowego na realizację Programu o 6 mln zł rocznie w latach 2020-2023;3) zwiększenie dofinansowania z Funduszu Kolejowego o 227 mln zł w roku 2020 (dla PKP PLK S.A.);4) stałe dodatkowe dofinansowanie dotychczasowego beneficjenta Programu – SKM w Trójmieście, w kwocie ok. 6 mln zł rocznie w latach 2020–2023.Projekt zakłada także, że zwiększone dofinansowanie DSDiK związane z przejęciem części odcinków linii kolejowych (linii kolejowych) od PKP PLK SA, odbędzie się przez przekazanie środków obecnie przewidzianych w Programie dla PKP PLK SA na wykonywanie zadań tego zarządcy na przekazywanych odcinkach linii kolejowych (liniach kolejowych).Zmiany w Programie w tabelach przychodów (tabela 14) i kosztów (tabele 17 i 18) PKP PLK SA dotyczą bieżących korekt w zakresie np. cen materiałów i energii oraz:– korekty poziomu przychodów ze sprzedaży złomu w 2019 r.,– korekty w zakresie zwiększenia refundacji z Pomocy Technicznej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, zgodnie z przyznaną wyższą alokacją środków na lata 2019–2023 i podpisaną w dniu 07.01.2019 r. umową dla Pomocy Technicznej Instrumentu „Łącząc Europę”,– korekty wynagrodzenia oraz ubezpieczeń społecznych, związanych z przejęciem pracownikówPrzedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury Sp. z o.o. i części pracowników PKP TELKOL Sp. z o.o. |
| 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 2020 r.) | duże przedsiębiorstwa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | 6 | 6 | 6 | 6 | 0 | 0 | 24 |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| (dodaj/usuń) |  |  |  |  |  |  |  |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | Zmiany Programu zakładają ułatwienia w celu zwiększenia dostępności transportowej dla dużych przedsiębiorstw. |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | Zmiany Programu zakładają ułatwienia w celu zwiększenia dostępności przez poprawę warunków dla transportu osób.  |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe  | Projekt nie będzie miał bezpośredniego wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych i osób starszych. Pośredni wpływ będzie miał na gospodarstwa leżące wzdłuż linii kolejowych będących przedmiotem przekazania innemu zarządcy, a następnie włączenia do eksploatacji.  |
| (dodaj/usuń) |  |
| Niemierzalne | Zarządcy | Poprawa stabilności finansowania infrastruktury kolejowej, zwiększenie efektywności działań utrzymaniowo-remontowych.  |
| (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[x]  nie[ ]  nie dotyczy |
| [ ]  zmniejszenie liczby dokumentów [ ]  zmniejszenie liczby procedur[ ]  skrócenie czasu na załatwienie sprawy[ ]  inne: … | [x]  zwiększenie liczby dokumentów[x]  zwiększenie liczby procedur[ ]  wydłużenie czasu na załatwienie sprawy[ ]  inne: … |
| Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.  | [ ]  tak[ ]  nie[x]  nie dotyczy |
| Komentarz:Potencjalne zwiększenie liczby procedur i dokumentów będzie wynikało ze zwiększenia liczby beneficjentów Programu. |
| 1. **Wpływ na rynek pracy**
 |
| Realizacja Programu przez zapewnienie równowagi finansowej zarządców objętych tym Programem powinna przyczynić się do rozwoju przedsiębiorstw kolejowych. Zaplanowanie wysokości dofinansowania wpłynie na bardziej efektywne planowanie remontów, co spowoduje lepsze rozplanowanie w czasie zamówień kierowanych do branż współpracujących z transportem kolejowym i pośrednio wpłynie pozytywnie na rynek pracy. |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary**
 |
| [x]  środowisko naturalne[x]  sytuacja i rozwój regionalny[x]  inne: … mienie – infrastruktura kolejowa: a) PKP PLK SAb) pozostali zarządcy objęciProgramem obecnie i w przyszłości | [ ]  demografia[ ]  mienie państwowe | [ ]  informatyzacja[ ]  zdrowie |
| Omówienie wpływu | Zahamowanie spadku udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich i towarowych, przełoży się m.in. na poprawę bezpieczeństwa na drogach ze wskazaniem także na niewspółmiernie wyższy poziom bezpieczeństwa transportu kolejowego w porównaniu np. do transportu samochodowego. Realizacja Programu zgodnie z opisanymi powyżej założeniami przełoży się na zwiększenie konkurencyjności polskich regionów i dostępności komunikacyjnej mieszkańców. |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**
 |
| Harmonogram wdrożenia założeń projektu zawarty jest w jego treści. |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**
 |
| Zmieniony Program będzie podlegał ewaluacji na dotychczas określonych zasadach. Program podlega systemowi ewaluacji, którego kluczowym założeniem jest m.in. weryfikacja osiągniętych poziomów mierników oraz identyfikacja kwestii problemowych występujących w danym roku. W tym celu zarządcy objęci Programem będą sporządzać coroczne raporty z wykonania umów wieloletnich zawartych na podstawie Programu. W oparciu o raporty zarządców, po ich weryfikacji minister właściwy do spraw transportu będzie przygotowywał roczne sprawozdanie przedkładane Radzie Ministrów. System monitoringu i ewaluacji ma na celu zapewnienie skuteczności w osiągnięciu efektywnego wykonywania zadań zarządcy, w tym reagowania na potrzeby pasażerów i przedsiębiorców w odniesieniu do funkcjonowania i lokalizacji infrastruktury kolejowej. Ponadto zakłada się przeprowadzenie raportu ewaluacyjnego średniookresowego w 2021 r. oraz końcowego w 2024 r.Ujęte w Programie wskaźniki będą określać przede wszystkim poprawę parametrów użytkowych infrastruktury kolejowej w całym okresie obowiązywania Programu w odniesieniu do terminu bazowego.System mierzenia efektywności będzie oparty na zestawie wskaźników identyfikujących:- jakość oferty kierowanej do przewoźników, - poziom bezpieczeństwa,- jakość zarządzania kosztami.Jednym z głównych wskaźników monitorowania Programu będzie prędkość rozkładowa, która jest pochodną czasu przejazdu pociągu od stacji początkowej do końcowej, z uwzględnieniem postojów. Jest to parametr, którego wzrost w największym stopniu odwzorowuje efekty działań związanych z zarządzaniem liniami kolejowymi w tym ich utrzymaniem, ponieważ obrazuje on:- poprawę stanu technicznego infrastruktury kolejowej (im lepsza jakość linii kolejowych, tym wyższe prędkości), - efektywność usuwania zaległości utrzymaniowych,- jakość działań związanych z eliminacją „wąskich gardeł” oraz poprawą przepustowości,- poprawę organizacji ruchu kolejowego jako efektu optymalnej konstrukcji rozkładu jazdy pociągów (m.in. z powodu eliminacji zbędnych postojów pociągów). |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**
 |
| Brak |

#

1. Zapotrzebowanie na dodatkowe środki podyktowane jest m.in. zmianą sytuacji prawnej, zaistniałą w związku z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-210/18, zgodnie z którym perony pasażerskie, o których mowa w załączniku I do dyrektywy *Parlamentu Europejskiego i Rady* *2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego* (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32, zpóźn.zm.)są elementem infrastruktury kolejowej, której użytkowanie wchodzi w zakres minimalnego pakietu dostępu zgodnie z pkt 1 lit. c załącznika II do tej dyrektywy. Z przyczyn innych niż ww. zmiana prawna, na wzrost dodatkowych kosztów mają wpływ podwyżka cen energii elektrycznej w 2019 r. oraz dwuletni brak waloryzacji stawek dostępu do infrastruktury kolejowej ze względu na opóźnienie zatwierdzenia przez Urząd Transportu Kolejowego cennika dostępowego za lata 2017/2018. [↑](#footnote-ref-1)
2. <https://www.utk.gov.pl/download/1/6736/raportkoncowy.pdf> [↑](#footnote-ref-2)
3. <https://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/__11.html> [↑](#footnote-ref-3)
4. <https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2015/09/allianz_pro_schiene_stadtlandschiene_polnische_version2Auflagepdf.pdf> [↑](#footnote-ref-4)