



Prezes Rady Ministrów

Mateusz Morawiecki

Warszawa, dnia /elektroniczny znacznik czasu/

RM-0610-53-23
UD18

Pani Elżbieta WITEK
Marszałek Sejmu

Szanowna Pani Marszałek,

przedstawiam autopoprawkę do przekazanego w dniu 19 maja 2023 r. projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw.

Z poważaniem
Mateusz Morawiecki
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:
wnioskodawca

AUTOPOPRAWKA

do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw

W rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 4:
 - a) skreśla się pkt 1 i 2,
 - b) pkt 3–8 oznacza się jako pkt 1–6;
- 2) w art. 27:
 - a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:
 - „3) art. 4, który wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 2024 r.”,
 - b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:
 - „5) art. 12 pkt 1–3, 4 lit. a i pkt 5–10, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.”.

UZASADNIENIE

Autopoprawka ma na celu usunięcie z projektu ww. ustawy art. 4 pkt 1 i 2 – zmian przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) dotyczących zasad poruszania się po drogach publicznych, tj. zakazu wyprzedzania dla pojazdów ciężarowych oraz obowiązku dla kierującego pojazdem kategorii N2, N3 lub zespołem pojazdów o długości ponad 7 m na autostradzie lub drodze ekspresowej o trzech lub więcej wyznaczonych pasach ruchu na jezdni w jednym kierunku, korzystania wyłącznie z dwóch pasów ruchu przeznaczonych dla danego kierunku, znajdujących się najbliżej prawej krawędzi jezdni. Jednocześnie autopoprawka ma na celu umożliwienie objęcia tych zmian zakresem przedmiotowym rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw (nr druku 3245, nr w Wykazie prac RM UD499). Przepisy objęte zakresem autopoprawki powinny bowiem wejść w życie w dacie tożsamej co zmiany uregulowane ww. nowelizacją ustawy o autostradach płatnych.

Ponadto autopoprawka swoim zakresem obejmuje również zmianę brzmienia art. 27 pkt 5 projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw przez wykreślenie w tym przepisie wyrazów „i 12”.

Celem poprawki jest zatem korekta przepisu dotyczącego wejścia w życie ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw w zakresie usunięcia z tego przepisu odesłania do art. 12 pkt 12 projektu. Przepis art. 12 pkt 12 projektu dotyczy zmian w art. 53 ust. 1 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2464) w zakresie źródła finansowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w odniesieniu do maksymalnego limitu wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowanie Funduszu. Zmiany wprowadzane w art. 12 pkt 12 dotyczą lat: 2024–2033. Zatem konieczne jest wejście w życie tego przepisu po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia ustawy, a nie jak zostało wskazane w projekcie – z dniem 1 stycznia 2025 r. Poprawka ma charakter techniczny, legislacyjny, ale także merytoryczny.

Wprowadzenie tej autopoprawki koryguje i uspójnia projekt ustawy z Oceną Skutków Regulacji, która uwzględnia zwiększenie maksymalnego limitu wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowanie Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej od 2024 r.

Pozostałe zmiany mają charakter techniczny i są konsekwencją usunięcia pkt 1 i 2 w art. 4 z projektu ww. ustawy.

| | |
|--|--|
| <p>Nazwa projektu Autopoprawka do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw</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 Pani Renata Rychter – Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury (tel. 22 63012 40), e-mail: sekretariatDTD@mi.gov.pl</p> | <p>Data sporządzenia 22.05.2023</p> <p>Źródło Prawo UE (rozporządzenie) Krajowy Plan Odbudowy i Wspierania Odporności (KPO) Efekt przeglądu funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego oraz funkcjonowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej Inicjatywa własna</p> <p>Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów UD18</p> |
|--|--|

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Autopoprawka ma na celu usunięcie z projektu ww. ustawy art. 4 pkt 1 i 2 – zmian przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) dotyczących zasad poruszania się po drogach publicznych, tj. zakazu wyprzedzania dla pojazdów ciężarowych oraz obowiązku dla kierującego pojazdem kategorii N2, N3 lub zespołem pojazdów o długości ponad 7 m na autostradzie lub drodze ekspresowej o trzech lub więcej wyznaczonych pasach ruchu na jezdni w jednym kierunku, korzystania wyłącznie z dwóch pasów ruchu przeznaczonych dla danego kierunku, znajdujących się najbliżej prawej krawędzi jezdni.

Ponadto celem autopoprawki jest korekta przepisu dotyczącego wejścia w życie ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw w zakresie usunięcia z tego przepisu odesłania do art. 12 pkt 12 projektu. Przepis art. 12 pkt 12 projektu dotyczy zmian w art. 53 ust. 1 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2464) w zakresie źródła finansowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w odniesieniu do maksymalnego limitu wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowanie Funduszu. Zmiany wprowadzane w art. 12 pkt 12 dotyczą lat: 2024–2033. Zatem konieczne jest wejście w życie tego przepisu po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia ustawy, a nie jak zostało wskazane w projekcie – z dniem 1 stycznia 2025 r.

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

Zmiany dotyczące zasad poruszania się po drogach publicznych, tj. zakazu wyprzedzania dla pojazdów ciężarowych oraz obowiązku dla kierującego pojazdem kategorii N2, N3 lub zespołem pojazdów o długości ponad 7 m na autostradzie lub drodze ekspresowej o trzech lub więcej wyznaczonych pasach ruchu na jezdni w jednym kierunku, korzystania wyłącznie z dwóch pasów ruchu przeznaczonych dla danego kierunku, znajdujących się najbliżej prawej krawędzi jezdni, zostaną włączone do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw (nr druku 3245, nr w Wykazie prac RM UD499). Przepisy objęte zakresem autopoprawki powinny bowiem wejść w życie w dacie tożsamej co zmiany uregulowane ww. nowelizacją ustawy o autostradach płatnych.

Ponadto celem autopoprawki jest korekta przepisu dotyczącego wejścia w życie ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw w zakresie usunięcia z tego przepisu odesłania do art. 12 pkt 12 projektu. Przepis art. 12 pkt 12 projektu dotyczy zmian w art. 53 ust. 1 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów o charakterze użyteczności publicznej w zakresie źródła finansowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w odniesieniu do maksymalnego limitu wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowanie Funduszu. Zmiany wprowadzane w art. 12 pkt 12 dotyczą lat: 2024–2033. Zatem konieczne jest wejście w życie tego przepisu po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia ustawy, a nie jak zostało wskazane w projekcie – z dniem 1 stycznia 2025 r. Poprawka ma charakter techniczny, legislacyjny, ale także merytoryczny.

Wprowadzenie tej autopoprawki koryguje rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw i uspoźnia ten projekt z Oceną Skutków Regulacji, która uwzględni już zwiększenie maksymalnego limitu wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowanie Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej od 2024 r.

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 |
|-------|----------|---------------|---------------|
| | | | |

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

Informacje dotyczące zakresu, czasu trwania i podsumowania wyników konsultacji rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (UD18) zostały przedstawione w Ocenie Skutków Regulacji tego projektu.

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

| | |
|---------------------|---|
| Źródła finansowania | <p>Projekt autopoprawki nie spowoduje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych, w tym dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Skutki finansowe zmiany przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym dotyczących zasad poruszania się po drogach publicznych, tj. zakazu wyprzedzania dla pojazdów ciężarowych oraz obowiązku dla kierującego pojazdem kategorii N2, N3 lub zespołem pojazdów o długości ponad 7 m na autostradzie lub drodze ekspresowej o trzech lub więcej wyznaczonych pasach ruchu na jezdni w jednym kierunku, korzystania wyłącznie z dwóch pasów ruchu przeznaczonych dla danego kierunku, znajdujących się najbliżej prawej krawędzi jezdni, zostaną wykazane w Ocenie Skutków Regulacji do autopoprawki do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw (nr druku 3245, nr w Wykazie prac RM UD499).</p> <p>Natomiast autopoprawka w zakresie zmiany brzmienia art. 27 pkt 5 rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw nie powoduje dodatkowych skutków finansowych dla sektora finansów publicznych, w tym dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego, niż te, które zostały wykazane w Ocenie Skutków Regulacji tego projektu.</p> <p>Wprowadzenie autopoprawki koryguje rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw i uspoźnia ten projekt z Oceną Skutków Regulacji, która uwzględni już zwiększenie maksymalnego limitu</p> |
|---------------------|---|

| | |
|--|--|
| | wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowanie Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej od 2024 r. |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | |

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) |
| W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.) | duże przedsiębiorstwa | | | | | | | |
| | sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | | | |
| | rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | | | |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | Wpływ w zakresie autopoprawki dotyczącej przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym zostanie wykazany w Ocenie Skutków Regulacji do autopoprawki do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw (nr druku 3245, nr w Wykazie prac RM UD499). Autopoprawka w zakresie zmiany brzmienia art. 27 pkt 5 rządowego projektu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw nie powoduje dodatkowego wpływu niż ten wykazany w Ocenie Skutków Regulacji ww. projektu. | | | | | | |
| | sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | jw. | | | | | | |
| | rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | jw. | | | | | | |
| Niemierzalne | | jw. | | | | | | |

| | |
|--|--|
| 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 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: | <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 elektroniczności. | <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy |

| | | |
|--|--|---|
| Komentarz: | | |
| 9. Wpływ na rynek pracy | | |
| Autopoprawka nie ma wpływu na rynek 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 type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne: | <input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie |
| Omówienie wpływu | | |
| 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego | | |
| Z dniem wejścia w życie ustawy. Termin wejścia w życie zmiany przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym zostanie określony w rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw (nr druku 3245, nr w Wykazie prac RM UD499). | | |
| 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane? | | |
| Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu. | | |
| 13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.) | | |
| Brak. | | |