

<p>Nazwa projektu Uchwała Rady Ministrów zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Ministerstwo Finansów Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Andrzej Bittel – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Łukasz Gibała, Naczelnik Wydziału, Departament Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury – tel. 22 630 13 00; Lukasz.Gibala@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 05.06.2023</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe – art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1634, z późn. zm.).</p> <p>Nr w wykazie prac ID124</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem projektowanej uchwały jest ustanowienie Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032), zwanego dalej „KPK”, przez zmianę obowiązującego Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku. Przyjęcie uchwały pozwoli na absorpcję środków perspektywy finansowej UE na lata 2021–2027. Wymóg przygotowania KPK wynika z warunków stawianych przez Komisję Europejską (tzw. warunkowości podstawowej), która uzależnia możliwość przekazywania środków finansowych do państwa członkowskiego od spełnienia określonych kryteriów. Jednym z wymogów Komisji Europejskiej jest opracowanie na szczeblu krajowym programów rozwoju poszczególnych gałęzi transportu obejmujących okres do 2030 roku. KPK stanowi wypełnienie tego wymogu w odniesieniu do infrastruktury linii kolejowych.

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

Projekt KPK stanowi uzupełnienie obowiązującego Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku o listę projektów planowanych do realizacji w ramach przyszłej perspektywy finansowej 2021–2027. Jednocześnie projekt KPK zawiera zaktualizowaną listę projektów dla perspektywy finansowej 2014–2020, co wynika m.in. z przeniesienia niektórych etapów projektów ujętych w obowiązującym Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku do realizacji w ramach perspektywy 2021–2027. W związku z powyższym projekt KPK składa się z dwóch analogicznych list projektów dotyczących:

- perspektywy finansowej 2007–2013 i 2014–2020 (załączniki 1–5),
- perspektywy finansowej 2021–2027 (załączniki 5–9).

Projekt KPK obejmuje również zmiany wartości projektów perspektywy finansowej 2014–2020 zgodnie z bieżącym stanem rozliczeń oraz wynikające m.in. z wykonania rzeczowego i finansowego, podpisanych umów, prowadzonych postępowań przetargowych, ustaleń z dysponentami środków Regionalnych Programów Operacyjnych.

W związku z ustanowieniem KPK, na jego realizację projektowana uchwała zwiększa dotychczasowy limit środków budżetu państwa przeznaczonych na realizację Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, jak również wydłuża do końca 2032 roku okres na jaki limit ten jest ustanawiany. Projektowana uchwała uwzględnia również korekty dotyczące zmian dostępnych środków w ramach poszczególnych źródeł finansowych KPK.

Nie jest możliwe osiągnięcie celów projektowanej uchwały za pomocą innych środków.

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
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.)	1		Zapewnienie środków potrzebnych na realizację inwestycji.
Samorządy województw (organizatorzy publicznego transportu zbiorowego)	16	Obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 czerwca 2010 r. w sprawie wykazu gmin i powiatów	Poprawa stanu infrastruktury kolejowej przekłada się na możliwość organizacji efektywniejszego kolejowego

		wchodzących w skład województw (M.P. poz. 654)	publicznego transportu zbiorowego na obszarze poszczególnych województw.
Branża budowlana	Z uwagi na udzielanie zamówień w trybie przetargowym wskazywanie grupy podmiotów, na które oddziałuje projekt, jest nieuzasadnione.		Możliwość utrzymania lub zwiększenia skali działalności przez realizację kontraktów zleconych przez PKP PLK S.A.
Przedsiębiorstwa kolejowe korzystające z infrastruktury kolejowej	128	Urząd Transportu Kolejowego – wykaz licencjonowanych przewoźników kolejowych, stan na 30 stycznia 2023 r.	Możliwość utrzymania lub zwiększenia skali działalności w ramach wykonywanych przewozów.

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

W ramach konsultacji publicznych projekt uchwały został przesłany do największych organizacji skupiających podmioty rynku kolejowego, w tym m.in.: Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, Krajowej Izby Gospodarczej, Railway Business Forum, Stowarzyszenia Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego. Zgodnie z art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2023 r. poz. 225 i 412) projekt KPK podlegał konsultacjom z jednostkami samorządu terytorialnego, partnerami społecznymi i gospodarczymi oraz Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2232, z późn. zm.), projekt KPK przekazano do zaopiniowania Radzie Dialogu Społecznego. Ponadto stosownie do postanowień § 38 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348), projekt KPK przekazano do zaopiniowania do Prokuraturii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej, Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów oraz Urzędu Transportu Kolejowego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

ceny stałe z 2023 r., rokiem zero w tabeli jest rok 2023	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
Wydatki ogółem (PKP PLK S.A. – środki na inwestycje)	2 108,6	6 976,2	6 759,4	7 453,4	7 555,0	6 063,8	6 261,5	11 649,8				54 827,7
1. budżet państwa	186,3	4 760,5	6 206,5	6 462,3	6 459,0	5 966,3	5 139,0	9 798,8				44 978,7
2. Fundusz Kolejowy	32,3	-0,8	23,3	43,2	47,5	47,5	47,5	76,0				316,6
3. środki własne PKP PLK S.A. (w tym EBI)	1 302,1	1 538,6	529,6	947,8	1 048,4	50,0	1 075,0	1 775,0				8 266,5
4. dokapitalizowanie 2020–2023 (środki własne PKP PLK S.A.)	588,0	677,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0				1 265,9
Saldo ogółem	-2 108,6	-6 976,2	-6 759,4	-7 453,4	-7 555,0	-6 063,8	-6 261,5	-11 649,8				-54 827,7

Źródła finansowania	Środki europejskie (środki UE), budżet państwa, Fundusz Kolejowy i środki finansowe zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A.
	Powyższe kwoty przedstawiają zmiany w stosunku do obowiązującego KPK wynikające z jego aktualizacji w ramach projektowanej uchwały i uwzględniają przede wszystkim dodatkowe środki budżetu państwa oraz środki własna Spółki PKP PLK S.A. pochodzące z kredytów EBI, przy czym nie uwzględniają zmian w pozycji budżet środków europejskich. Realizacja Programu w latach 2014–2022 nie jest ujęta w powyższej tabeli.
	W tabeli nie zostały ujęte środki na finansowanie inwestycji KPO, które pochodzą z części bezzwrotnej Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Łączne wydatki w ramach Programu zostały zwiększone po jego rozszerzeniu o projekty planowane do realizacji w perspektywie 2021–2027.

7. 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 sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe (dodaj/usuń)	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Z uwagi na skalę inwestycji kolejowych, ich realizacja jest prowadzona najczęściej przez duże przedsiębiorstwa. Zwiększenie wydatków przewidywanych w Programie pozwoli zachować stabilizację rynku zamówień udzielanych dużym przedsiębiorcom z branży budowlanej.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorców	Zwiększenie wydatków Programu pozwoli, aby sektor małych i średnich przedsiębiorstw z branży budowlanej odnosił korzyści pośrednie wynikające z prac podwykonawczych na zlecenie dużych przedsiębiorstw, które są głównymi wykonawcami większości inwestycji kolejowych.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projektowana uchwała nie wpłynie w sposób bezpośredni na rodzinę, obywateli oraz gospodarstwa domowe.						
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projektowana uchwała nie wpłynie na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych i osób starszych.						

8. 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).	<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: Nie dotyczy

9. Wpływ na rynek pracy

Przyjęcie KPK będzie miało pozytywny wpływ na rynek pracy, w szczególności dla przedsiębiorców z branży budowlanej, którzy będą realizować inwestycje kolejowe, co przyczyni się do utrzymania miejsc pracy na danym terenie.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" 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
<p>Omówienie wpływu</p> <p>KPK wpłynie pozytywnie na rozwój transportu kolejowego przez zapewnienie kontynuacji poziomu inwestycji w infrastrukturę linii kolejowych w perspektywie do 2030 roku. Przyczyni się to do wzrostu mobilności mieszkańców i poprawi warunki do prowadzenia działalności gospodarczej. KPK zakłada zwiększenie wykorzystania transportu kolejowego w przewozach pasażerskich, co wpłynie na zmniejszenie wykluczenia komunikacyjnego, jak również w</p>		

przewozach towarowych, co wpłynie na poprawę warunków do prowadzenia działalności gospodarczej w Polsce.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Po wejściu w życie projektowanej uchwały.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Sposób ewaluacji i mierniki (wskaźniki) zostały określone w KPK. Stan realizacji wskaźników KPK przekazywany jest corocznie Radzie Ministrów.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak