

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie udzielania pomocy publicznej w zakresie transportu intermodalnego w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</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 Krzysztof Błaszak – p.o. naczelnika Wydziału ds. Realizacji Programu Rozwojowego, Departament Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury – tel. 22 630 13 00; krzysztof.blaszak@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 2023-03-22</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe – art. 141c ust. 4 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2023 r. poz. 225, z późn. zm.)</p> <p>Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra 301</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Istnieje konieczność zapewnienia podstawy prawnej dla udzielania pomocy publicznej na realizację przedsięwzięć w zakresie transportu intermodalnego w ramach inwestycji E2.1.3. „Projekty intermodalne” wskazanej w komponencie E „Zielona, inteligentna mobilność” objętej Krajowym Planem Odbudowy i Zwiększania Odporności, zwanym dalej „KPO”. Wysokość alokacji przeznaczonych w ramach KPO w celu realizacji inwestycji E2.1.3. „Projekty intermodalne” wynosi ok. 175 mln EUR.

Projektowane rozporządzenie będzie stanowiło kontynuację udzielania wsparcia dla sektora transportu intermodalnego na zasadach zbliżonych do określonych w programie pomocowym dla perspektywy 2014–2020, tj. w rozporządzeniu 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). Ww. program pomocowy został uznany za zgodny z rynkiem wewnętrznym na podstawie decyzji Komisji Europejskiej z dnia 31.10.2017 r. w sprawie pomocy państwa SA.48093 (2017/N) – Polska – Pomoc na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020.

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

Projektowane rozporządzenie będzie stanowiło program pomocowy dla przedsięwzięć w zakresie transportu intermodalnego realizowanych w ramach inwestycji E2.1.3. „Projekty intermodalne” objętej KPO.

Podstawowym celem wydania projektowanego rozporządzenia jest poprawa konkurencyjności transportu intermodalnego i szersze wykorzystanie tej gałęzi transportu w ogólnych przewozach towarowych.

W ramach interwencji skierowanej na rzecz rozwoju transportu intermodalnego przewidziane zostało wsparcie dla przedsięwzięć dotyczących modernizacji i przebudowy istniejących terminali intermodalnych oraz infrastruktury dedykowanej, a także zwiększenia liczby terminali intermodalnych, w tym położonych w centrach logistycznych i portach morskich, oraz na zakup lub modernizację urządzeń niezbędnych do obsługi tych terminali. Wsparciem zostaną objęte również przedsięwzięcia dotyczące zakupu, modernizacji oraz wdrożenia systemów informatycznych, telematycznych i satelitarnych, dostarczających użytkownikom informacji w czasie rzeczywistym o aktualnej lokalizacji przewożonego ładunku, a przez to optymalizujących procesy transportowe i sterujących tymi procesami, które przyczynią się do skrócenia czasu dostawy oraz ograniczenia zagrożenia dla stanu przewożonych ładunków. Z uwagi na znaczne wyeksploatowanie taboru kolejowego wykorzystywanego w transporcie intermodalnym, wsparciem zostaną objęte także przedsięwzięcia dotyczące zakupu nowego lub zmodernizowanego zeroemisyjnego taboru kolejowego, w tym lokomotyw manewrowych i trakcyjnych oraz wagonów dostosowanych do przewozów ładunków w intermodalnych jednostkach ładunkowych, w naczepach lub przewozu samochodów ciężarowych w całości.

Nie ma możliwości osiągnięcia celów projektu w sposób inny niż wydanie projektowanego rozporządzenia.

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

Wymóg zapewnienia zgodności udzielania pomocy publicznej przez poszczególne państwa członkowskie Unii Europejskiej ze znajdującym zastosowanie prawem unijnym jest jednolity dla wszystkich państw członkowskich. Z podobnych form

wsparcia mających na celu promowanie przewozów intermodalnych korzystały inne państwa członkowskie Unii Europejskiej m.in. Belgia oraz Holandia.

W przypadku Belgii notyfikowana Komisji Europejskiej w 2009 r. (decyzja Komisji Europejskiej nr SA.26942) i rozszerzona w 2014 r. (decyzja Komisji Europejskiej nr SA.38611) pomoc publiczna zakładała wsparcie dla kombinowanego transportu kolejowego realizowanego przy wykorzystaniu intermodalnych jednostek ładunkowych. Głównym celem przyznanego wsparcia było dążenie do wspierania transportu intermodalnego oraz zwiększenia udziału transportu kolejowego w dostarczeniu towarów do celu i w przewozie towarów między ośrodkami działalności w celu zmniejszenia liczby samochodów ciężarowych na drogach i tym samym – poprawę poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Biorąc pod uwagę wysoki koszt transportu koleją na krótkich dystansach i dodatkowe specyficzne koszty administracyjne dla transportu intermodalnego, pomoc została przyznana według podejścia degresywnego dla operatorów transportu intermodalnego towarów, którzy korzystają z transportu kolejowego.

Uznany za zgodny z rynkiem wewnętrznym program pomocowy dla transportu intermodalnego w Holandii (decyzja Komisji Europejskiej 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 programu pomocowego było uatrakcyjnienie oferty i zwiększenie konkurencyjności kolejowych przewozów intermodalnych w północno-zachodniej Europie.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przewoźnicy kolejowi wykonujący przewozy intermodalne oraz podmioty udostępniające tabor kolejowy	Ok. 25	Dane Urzędu Transportu Kolejowego	Przyjęcie projektowanego rozporządzenia wraz ze stosownymi porozumieniami w sprawie realizacji KPO, pozwoli na otrzymanie wsparcia w zakresie inwestycji E2.3.1. „Projekty intermodalne” objętej KPO.
Zarządcy terminali intermodalnych i operatorzy	Ok. 60	Dane Urzędu Transportu Kolejowego	Przyjęcie projektowanego rozporządzenia wraz ze stosownymi porozumieniami w sprawie realizacji KPO, pozwoli na otrzymanie wsparcia w zakresie inwestycji E2.3.1. „Projekty intermodalne” objętej KPO.
Centrum Unijnych Projektów Transportowych, zwane dalej „CUPT”	1	Dane Ministerstwa Infrastruktury	Udzielanie pomocy publicznej na realizację przedsięwzięć w zakresie transportu intermodalnego w ramach inwestycji E2.3.1. „Projekty intermodalne” objętej KPO, w tym wstępna ocena wniosków o udzielenie pomocy publicznej, ocena wniosków o objęcie przedsięwzięcia wsparciem z planu rozwojowego, o których mowa w art. 141zb ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (wniosków konkursowych), podpisywanie umów o objęcie

Źródła finansowania	Źródłem finansowania pomocy publicznej udzielanej na podstawie projektowanego rozporządzenia będą środki pochodzące z KPO.
---------------------	--

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Pomoc publiczna udzielana na warunkach i w trybie określonych w projektowanym rozporządzeniu będzie finansowana ze środków KPO, zgodnie z przyjętymi zasadami przepływów finansowych. Przewidywana alokacja finansowa w ramach KPO na wsparcie przedsięwzięć z zakresu transportu intermodalnego wynosi ok. 175 mln EUR. Przedsięwzięcia do objęcia pomocą publiczną będą wybierane w procedurze konkursowej. Ze względu na konkurencyjność sektora przewozów intermodalnych i zarządzania terminalami intermodalnymi nie przewiduje się trybu pozakonkursowego.</p> <p>Zgodnie z przyjętym systemem wdrażania KPO, instytucją odpowiedzialną za ogłoszenie konkursu (regulaminu wyboru przedsięwzięć do objęcia wsparciem z planu rozwojowego) jest CUPT. CUPT będzie odpowiedzialne także za ocenę złożonych wniosków o objęcie przedsięwzięcia wsparciem z planu rozwojowego, o których mowa w art. 141zb ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz za podpisywanie umów o objęcie przedsięwzięcia wsparciem z planu rozwojowego z wybranymi w trybie procedury konkursowej ostatecznymi odbiorcami wsparcia.</p> <p>W związku z tym, że tempo wykorzystywania środków (udzielania pomocy publicznej) uzależnione będzie od harmonogramu konkursów, zainteresowania nimi potencjalnych beneficjentów oraz stopnia dojrzałości poszczególnych przedsięwzięć, obecnie nie jest możliwe określenie, jakie kwoty tej pomocy będą przypadały na poszczególne lata obowiązywania programu pomocowego dla transportu intermodalnego. Informacje na temat wpływu projektowanego rozporządzenia na sektor finansów publicznych będą znane po rozstrzygnięciu konkursu i podpisaniu przez CUPT ww. umów.</p>
--	--

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 2021 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Realizacja przedsięwzięć w zakresie transportu intermodalnego w ramach KPO pozwoli zachować stabilizację rynku zamówień udzielanych dużym przedsiębiorcom z branży transportowej, budowlanej oraz zajmującej się produkcją taboru kolejowego.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Pomoc publiczna udzielana w ramach projektowanego rozporządzenia będzie miała pozytywny wpływ na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki ze względu na podniesienie konkurencyjności przedsiębiorców. Realizacja przedsięwzięć w oparciu o projektowane rozporządzenie przyczyni się do usunięcia aktualnie istniejących barier, m.in. przez stworzenie nowej lub modernizację infrastruktury intermodalnej, zakup lub modernizację urządzeń i systemów informatycznych, podniesienie poziomu jakości świadczonych usług przez przewoźników kolejowych oraz rozszerzenie zakresu świadczonych usług w intermodalnych łańcuchach						

		transportowych, a tym samym zwiększenie pracy przewozowej/systemu transportowego w wymiarze krajowym (lokalnym) i europejskim.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na rodzinę, obywateli oraz gospodarstwa domowe.
Niemierzalne		
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie 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		
<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 elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz: Projektowane rozporządzenie nie wprowadza żadnych dodatkowych obciążeń regulacyjnych. Projektowane rozporządzenie jest kontynuacją programu pomocowego obowiązującego w perspektywie finansowej 2014–2020, w związku z czym zadania CUPT nie ulegną zmianie.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Przyjęcie projektowanego rozporządzenia wpłynie pozytywnie na rynek pracy. W wyniku wsparcia realizacji przedsięwzięć w zakresie transportu intermodalnego stworzone zostaną warunki umożliwiające tworzenie nowych miejsc pracy, w szczególności u przedsiębiorców, którzy otrzymają pomoc publiczną.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input checked="" type="checkbox"/> inne: transport	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Udzielanie pomocy publicznej na realizację przedsięwzięć w zakresie 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 publicznej w ramach projektowanego rozporządzenia będzie miało pozytywny wpływ na rozwój gospodarczy i społeczny całego kraju.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia pozwoli na rozwiązanie zidentyfikowanego problemu i udzielanie pomocy publicznej na realizację przedsięwzięć w zakresie transportu intermodalnego w ramach KPO.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Efekty projektowanego rozporządzenia zostaną zbadane przy pomocy ewaluacji <i>ex-post</i> w ramach KPO. Zastosowanie będą miały mierniki w postaci osiągniętych wskaźników monitoringowych.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		