

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA ROZWOJU REGIONALNEGO**

z dnia 2008 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie przyjęcia

Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004 – 2006

Na podstawie art. 11 ust. 5 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o Narodowym Planie Rozwoju (Dz. U. Nr 116, poz. 1206, z 2005r. Nr 90, poz. 759 i Nr 267, poz. 2251 oraz z 2006r. Nr 149, poz. 1074 i Nr 249, poz. 1832) zarządza się, co następuje:

§1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 8 października 2004 r. w sprawie przyjęcia Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004 – 2006 (Dz. U. Nr 235, poz. 2350, z 2005r. Nr 95, poz. 800 i Nr 135, poz. 1141, z 2006 r. Nr 109, poz. 753, oraz z 2007r. Nr 57, poz. 386), w załączniku „Uzupełnienie Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006” wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w rozdziale 2 „Cele i priorytety SPOT” podrozdział 2.3. „Opis priorytetu 3: Pomoc techniczna dla SPOT” otrzymuje brzmienie:

„2.3. Opis priorytetu 3: Pomoc Techniczna dla SPOT

Celem pomocy technicznej jest zapewnienie wsparcia dla wdrażania SPOT oraz zapewnienie ciągłości procesu programowania dla przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013, zwanego dalej „POIiŚ 2007-2013”. Pomoc techniczna zostanie przeznaczona na dwa działania:

- działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT,
- działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPOT.

W działaniu 3.1. wsparcie będzie dotyczyć:

1. Zatrudnienia personelu i zakupu sprzętu komputerowego oraz oprogramowania, w tym:
 - wsparcie wyodrębnionych pracowników urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu lub urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT oraz zatrudnienie personelu zaangażowanego we wdrażanie SPOT oraz finansowanie ich wynagrodzeń wraz z ubezpieczeniem społecznym, składkami na fundusz pracy oraz nagrodami i innymi świadczeniami,
 - zakup sprzętu komputerowego i oprogramowania.
2. Usług dla personelu zaangażowanego we wdrażanie SPOT oraz programowanie przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ 2007-2013, w tym:
 - usług dla Komitetu Monitorującego,
 - wsparcia zarządzania, monitoringu i kontroli, w tym angażowanie ekspertów,
 - kosztów opracowania dokumentacji projektowej dla projektów, które będą realizowane w ramach kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie

programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ 2007-2013,

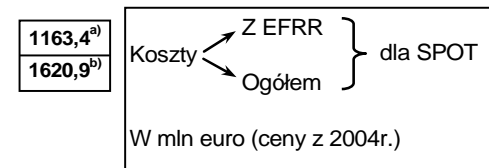
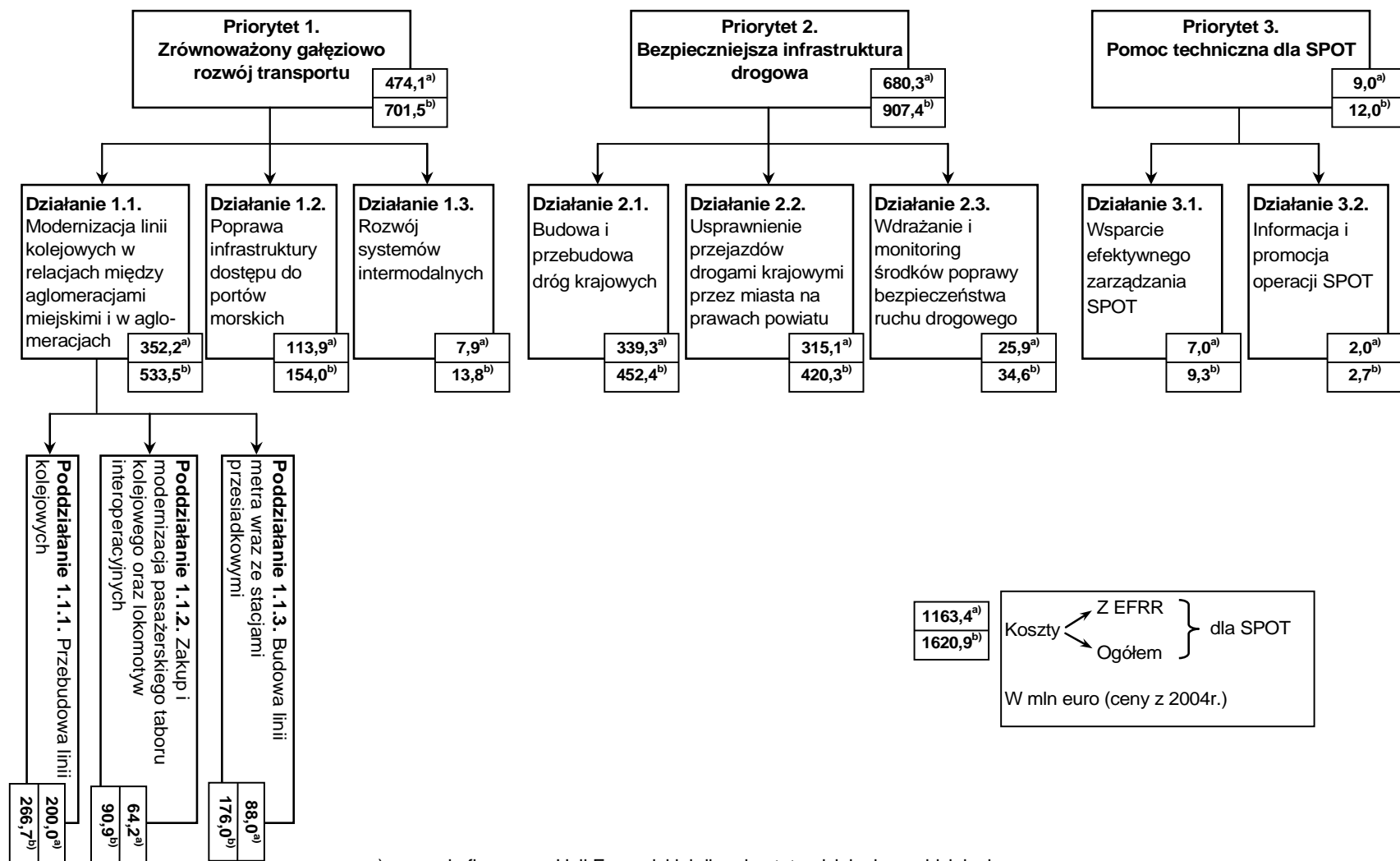
- audytu,
- szkoleń krajowych i zagranicznych związanych tematycznie z problematyką wykorzystania funduszy strukturalnych UE, z podniesieniem znajomości języka obcego oraz uczestnictwa w studiach podyplomowych i doktoranckich dla pracowników urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu lub urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz dla pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT,
- wymiany doświadczeń między personelem zaangażowanym we wdrażanie SPOT w kraju a personelem innych krajów członkowskich Unii Europejskiej,
- szkoleń z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- oceny realizacji SPOT.

W działaniu 3.2. wsparcie dla SPOT będzie dotyczyć:

- kampanii informacyjno - promocyjnej,
- strony internetowej,
- zapewnienia, w ramach promocji i informacji, szkoleń dla pracowników urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu lub urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej zaangażowanych we wdrażanie SPOT oraz dla pracowników beneficjentów,
- oceny wyżej wymienionych działań promocyjnych i informacyjnych.”;

Schemat przedstawiający priorytety, działania i poddziałania SPOT na okres 2004-2006, z uwzględnieniem kwot środków (zobowiązania dla lat 2004-2006 w cenach z 2004 r.), przedstawiono na wykresie 1.

Wykres 1. Priorytety, działania, poddziałania i duże projekty SPOT na lata 2004-2006



a) wsparcie finansowe Unii Europejskiej dla priorytetu, działania, poddziałania
 b) wsparcie finansowe ogółem priorytetu, działania, poddziałania

2) w rozdziale 3 „Opis działań SPOT”:

a) w podrozdziale 3.1. „Działanie 1.1. Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach”:

- część od „Wskaźnik produktu” do „Wskaźniki oddziaływania” otrzymuje brzmienie:

„Wskaźnik produktu:

- długość przebudowanych linii kolejowych – 62,8 km,
- liczba zakupionych pojazdów szynowych – 42,
- liczba zmodernizowanych pojazdów szynowych – 160,
- długość wybudowanej linii metra – 3,87 km,
- liczba wybudowanych stacji metra – 4,
- liczba wybudowanych miejsc postojowych w systemie „Park&Ride” – 700.

Wskaźniki rezultatu:

- skrócenie czasu przejazdu na odcinkach zmodernizowanych linii kolejowych,
- zwiększenie liczby pasażerów obsługiwanych przez transport zbiorowy w m. st. Warszawa.

Wskaźniki oddziaływania:

- zmniejszenie poziomu hałasu na odcinkach zmodernizowanych linii kolejowych.

Wymienione wskaźniki monitorowania podane są w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych częstotliwość pomiaru
Wskaźnik produktu	- przebudowane linie kolejowe (km)	0	62,8	Sprawozdawczość beneficjentów
	- liczba zakupionych pojazdów szynowych	0	42	
	- liczba zmodernizowanych pojazdów szynowych		160	
	- długość wybudowanej linii metra	0	3,87	
	- liczba wybudowanych stacji metra	0	4	
	- liczba wybudowanych miejsc postojowych w systemie „Park&Ride” (szt.)	0	700	
Wskaźnik rezultatu	- skrócenie czasu przejazdu na odcinkach zmodernizowanych linii kolejowych (%)	100	62	Pomiar po zakończeniu inwestycji – na podstawie sprawozdawczości beneficjentów
	- zwiększenie liczby pasażerów obsługiwanych przez transport zbiorowy w m. st. Warszawa (%)	100	100,90	
Wskaźnik oddziaływania	- zmniejszenie poziomu hałasu na odcinkach zmodernizowanych linii kolejowych (%)	100	90	

Uwaga: Podane wskaźniki rezultatu i oddziaływania projektów kolejowych odnoszą się do przebudowy całych odcinków, na których znajduje się projekt.”,

- w części „Poddziałanie 1.1.3.: Budowa linii metra wraz ze stacjami przesiadkowymi” część „Budżet poddziałania” otrzymuje brzmienie:

„Budżet poddziałania

Budżet poddziałania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach z 2004 r.)

Poddziałanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Budowa linii metra wraz ze stacjami przesiadkowymi	176	88	20,1	67,9	–	–

b) w podrozdziale 3.2. „Działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich” część „Wskaźniki monitorowania działania” otrzymuje brzmienie:

„Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźnik wkładu, w postaci wielkości środków przeznaczonych na to działanie, wynosi 154,0 mln euro (w latach 2004–2006).

Wskaźniki monitorowania projektów morskich dotyczące produktu, rezultatu i oddziaływania podane są w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowy m (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych i częstotliwość pomiaru
1	2	3	4	5
Wskaźnik produktu	– powierzchnia wybudowanych i zmodernizowanych obiektów manewrowych, dróg technologicznych i parkingów [m ²]	0	81 845	Sprawozdawczość beneficjentów
	– długość zmodernizowanych i wybudowanych połączeń drogowych oraz kolejowych [m]	0	12 530	
	– długość wybudowanych i zmodernizowanych falochronów i nabrzeży [m]	0	3 568,4	
	– liczba obiektów wpływających na dostępność portów (mosty, rampy, urządzenia nawigacyjne, wiadukty)	0	13	
Wskaźnik rezultatu	– ilość nowych stanowisk statkowych [szt.]	0	3	Pomiar po zakończeniu inwestycji – na podstawie sprawozdawczości beneficjentów
	– liczba nowopowstałych miejsc parkingowych	0	40	
	– wzrost maksymalnych rozmiarów statków obsługiwanych w porcie wewnętrznym w Gdańsku [długość/szerokość]	180/30	250/36	
Wskaźnik oddziaływania	– zaktywizowane tereny portowe [ha]	0	47	Pomiar po zakończeniu inwestycji – na podstawie sprawozdawczości beneficjentów
	– wzrost wskaźnika bezpieczeństwa żeglugi [%]	85	99	

c) w podrozdziale 3.3. „Działanie 1.3. Rozwój systemów intermodalnych” część „Wskaźniki monitorowania działania” otrzymuje brzmienie:

„Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźnik wkładu, w postaci wielkości publicznych środków przeznaczonych na to działanie, wynosi 13,8 mln euro (na lata 2004–2006). Wskaźnik produktu oznacza liczbę zrealizowanych dwóch inwestycji. Wskaźnik oddziaływania, to wzrost przewozów ładunków w intermodalnych jednostkach transportowych o 7%. Wskaźnik rezultatu, to zdolność przeładunkowa w terminalach transportu intermodalnego.

Wskaźniki monitorowania stanu wdrożenia działania: produktu, rezultatu i oddziaływania, podane są w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych – częstotliwość pomiaru
Wskaźnik produktu	– liczba zbudowanych i zmodernizowanych terminali transportu intermodalnego (szt.)	2	4	Pomiar po zakończeniu inwestycji – na podstawie sprawozdawczości beneficjentów
	– liczba powstałych centrów logistycznych (szt.)	0	1	
Wskaźnik rezultatu	– zdolność przeładunkowa w terminalach transportu intermodalnego (TEU)	21 550	111 550	
Wskaźnik oddziaływania	– wzrost przewozów ładunków w intermodalnych jednostkach transportowych (%)	100	107	Dane GUS

d) w podrozdziale 3.4. „Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych” część „Wskaźniki monitorowania działania” otrzymuje brzmienie:

„Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźnik w postaci wielkości środków przeznaczonych na to działanie wynosi 452,4 mln euro. W Podstawach Wsparcia Wspólnoty przewiduje się następujące wskaźniki monitorowania dla działań w obszarze transportu dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego: liczba wypadków drogowych, liczba kilometrów nowo wybudowanych oraz przebudowanych dróg krajowych.

Jako wskaźniki rezultatu przyjmuje się:

- przepustowość na przebudowanych, rozbudowanych i wybudowanych odcinkach dróg krajowych (Pu/ha)
- nośność (kN/oś)

Jako wskaźniki oddziaływania przyjmuje się:

- liczbę wypadków drogowych
- liczbę ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych

Wskaźniki monitorowania wdrożenia działania: produktu, rezultatu i oddziaływania przedstawiono w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych – częstotliwość pomiaru
1	2	3	4	5
Wskaźnik produktu	– długość przebudowanych dróg krajowych (km)	0	106,59	Sprawozdawczość beneficjentów

	– długość rozbudowanych dróg krajowych (km)	0	29,57	
	– długość zbudowanych dróg krajowych (km)	0	23,57	
Wskaźnik rezultatu	– przepustowość na przebudowanych , rozbudowanych i wybudowanych odcinkach dróg krajowych (Pu/ha)	22 444	38 929	Pomiar po zakończeniu inwestycji – na podstawie sprawozdawczości beneficjentów
	– nośność (kN/oś)	80/100	115	
Wskaźnik oddziaływania	– liczbę wypadków drogowych	51 000 (2003)	47 000	KRBRD
	– liczbę ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych	5 600 (2003)	4 200	

e) w podrozdziale 3.5. „Działanie 2.2. Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu”:

- część „Zbiorcza tabela działania” otrzymuje brzmienie:

„Zbiorcza tabela działania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa
Nazwa działania	Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu
Nazwa poddziałania	–
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	3121 – drogi krajowe
Numer działania	2.2
Czas trwania działania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej
Beneficjenci	Miasta na prawach powiatu
Instytucja Płatnicza	Minister Finansów
Rodzaj pomocy	– dotacje inwestycyjne dla współfinansowania wydatków związanych z realizacją zamówień na projektowanie i budowę oraz zamówień na usługi polegające na pomocy technicznej w zakresie zarządzania i nadzoru nad realizacją kontraktów w oparciu o warunki FIDIC, – dotacja inwestycyjna dla współfinansowania kosztów przygotowania projektów
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikowanych kosztów	100 %
Wsparcie finansowe ogółem dla działania	420,3 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	315,1 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	105,3 mln euro
Wsparcie finansowe prywatne	–
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75 %

Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25 %
Wkład prywatny w całości kosztów kwalifikowanych (%)	–

- część „Wskaźniki monitorowania działania” otrzymuje brzmienie:

„Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźnik wkładu, w postaci wielkości środków przeznaczonych na to działanie, na lata 2004–2006, wynosi 420,3 mln euro.

W PWW przewiduje się wskaźniki monitorowania dla działań w obszarze transportu dotyczące: bezpieczeństwa ruchu drogowego – liczba wypadków drogowych i liczba kilometrów dróg ogółem, w tym przebudowanych, rozbudowanych i zbudowanych dróg krajowych. Wskaźnikiem rezultatu dla działania jest przepustowość na przebudowanych odcinkach dróg krajowych.

Wskaźniki monitorowania wdrożenia działania: produktu, rezultatu i oddziaływania, przedstawiono w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych - częstotliwość pomiaru
Wskaźnik produktu	– długość przebudowanych dróg krajowych (km)	0	75,05	Sprawozdawczość beneficjentów
	– długość rozbudowanych dróg krajowych (km)	0	24,23	
	– długość zbudowanych dróg krajowych (km)	0	26,35	
Wskaźnik rezultatu	– przepustowość na przebudowanych, rozbudowanych i wybudowanych drogach krajowych(Pu/ha)	104 042	230 448	Pomiar po zakończeniu inwestycji – na podstawie sprawozdawczości beneficjentów
Wskaźnik oddziaływania	– liczba wypadków drogowych	51 000 (2003)	47 000	KRBRD
	– liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych	5 600 (2003)	4 200	

- część „Budżet działania” otrzymuje brzmienie:

„Budżet działania

Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach 2004 r.)

Poddziałanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne

Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu	420,3	315,1		105,3		
---	-------	-------	--	-------	--	--

f) w podrozdziale 3.6. „Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego”:

- część „Zbiorcza tabela działania” otrzymuje brzmienie:

„Zbiorcza tabela działania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa
Nazwa działania	Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	319 – inteligentne systemy transportowe ⁵
Numer działania	2.3.
Czas trwania działania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej
Beneficjenci	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Policja, Państwowa Straż Pożarna, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Główny Inspektorat Transportu Drogowego i inne instytucje zajmujące się sprawami bezpieczeństwa drogowego.
Instytucja Płatnicza	Minister Finansów
Rodzaj pomocy	W postaci dotacji inwestycyjnych
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikowanych kosztów	100 %
Wsparcie finansowe ogółem dla działania	34,6 mln euro (w cenach 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	25,9 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	8,6 mln euro
Wsparcie finansowe prywatne	–
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75 %
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25 %
Wkład prywatny w całości kosztów kwalifikowanych (%)	–

- część „Wskaźniki monitorowania działania” otrzymuje brzmienie:

⁵ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 438/2001/WE z dnia 2 marca 2001 r. ustanawiające szczegółowe zasady dla wdrożenia rozporządzenia Rady (WE) nr 1260/1999/WE w sprawie systemów zarządzania i kontroli w zakresie pomocy udzielanej w ramach funduszy strukturalnych (Dz. Urz. WE L 063 z 03.03.2001, str. 21)

„Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźnik wkładu, w postaci wielkości środków przeznaczonych na te działania, na lata 2004–2006 wynosi 34,6 mln euro.

Podstawowymi wskaźnikami monitorowania działania w postaci wskaźników rezultatu oraz działania są: liczba wypadków drogowych, liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych, ciężkość wypadków.

Wskaźniki monitorowania przedstawiono w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2003)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych – częstotliwość pomiaru
1	2	3	4	5
Wskaźnik produktu	– jednorazowe pięciopanelowe urządzenia kontrolne, umożliwiające przeprowadzenie badań na obecność środków działających podobnie do alkoholu (szt.)	0	70 000	Sprawozdawczość beneficjentów
	– zestaw urządzeń rejestrujących zachowania uczestników ruchu zamontowane na radiowozach (szt.)	0	10	
	– urządzenia kontrolne (alkotesty) (szt.)	0	1 000	
	– zbudowane laboratorium technik komunikacyjnych wraz z wyposażeniem	0	1	
	– liczba przebudowanych szczególnie niebezpiecznych skrzyżowań (szt.)	0	26	
	– samochody specjalistyczne (szt.)	0	45	
Wskaźnik rezultatu /oddziaływania	– liczba wypadków drogowych	51 000 (2003)	47 000	KRBRD
	– liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych	5 600 (2003)	4 200	
	– ciężkość wypadków (liczba ofiar śmiertelnych/100 wypadków)	11	9	

- część „Budżet działania” otrzymuje brzmienie:

„Budżet działania

Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach 2004 r.)

Działanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	34,6	25,9	8,6			

g) podrozdział 3.7. „Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT” otrzymuje brzmienie:

„Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT

„Zbiorcza tabela działania

Nazwa Programu Operacyjnego	Sektorowy Program Operacyjny Transport
Nazwa priorytetu	Pomoc techniczna dla SPOT
Nazwa działania	Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT
Kategoria interwencji Funduszy Strukturalnych	41 Pomoc techniczna i działania innowacyjne 411 Przygotowanie, wdrożenie, monitorowanie, upowszechnianie 412 Ocena 413 Badania 414 Działania innowacyjne 415 Informowanie opinii publicznej
Numer działania	3.1.
Czas trwania działania w latach	2004–2008
Instytucja Zarządzająca	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego
Instytucja Pośrednicząca	Minister właściwy do spraw transportu lub minister właściwy do spraw gospodarki morskiej
Beneficjenci	<ul style="list-style-type: none"> – Ministerstwo Rozwoju Regionalnego – Ministerstwo Infrastruktury oraz inni beneficjenci, którzy otrzymali dofinansowanie dla realizacji co najmniej jednego projektu w ramach Priorytetu 1 lub 2 lub wystąpili o dofinansowanie projektu mającego na celu opracowanie dokumentacji dla projektów, które będą realizowane w ramach kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ 2007-2013, w tym: – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – urzędy morskie – zarządy portów – Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) – Główny Inspektorat Transportu Drogowego – miasta na prawach powiatu, w zależności od charakteru realizowanego projektu – Państwowa Straż Pożarna – Policja
Instytucja Płatnicza	Minister właściwy do spraw finansów publicznych
Rodzaj pomocy	<p>czynności objęte limitem wydatków:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wsparcie wyodrębnionych pracowników urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu lub urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, a także pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT oraz zatrudnienie personelu zaangażowanego we wdrażanie SPOT oraz finansowanie ich wynagrodzeń wraz z ubezpieczeniem społecznym, nagród i innych świadczeń – usługi dla Komitetu Monitorującego – wsparcie zarządzania, monitoringu i kontroli, także poprzez angażowanie ekspertów – koszty opracowania dokumentacji projektowej dla projektów, które będą realizowane w ramach kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ 2007-2013

	<ul style="list-style-type: none"> – audyt – ocena SPOT <p>czynności nieobjęte limitem wydatków:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zakup sprzętu komputerowego, teleinformatycznego i multimedialnego oraz niezbędnego oprogramowania dla pracowników urzędów obsługujących ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego oraz ministra właściwego do spraw transportu i personelu pomocniczego zaangażowanego we wdrażanie SPOT w urzędach obsługujących ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego oraz ministra właściwego do spraw transportu oraz pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT. Zakupiony sprzęt może być również wykorzystywany przez pracowników wdrażających przyszłe kategorie interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ 2007-2013, nie może być on jednak wykorzystywany wyłącznie dla przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych, – szkolenia krajowe i zagraniczne związane tematycznie z problematyką wykorzystania funduszy strukturalnych UE, z podniesieniem znajomości języka obcego oraz uczestnictwo w studiach podyplomowych i doktoranckich – spotkania robocze i oficjalne dotyczące zarządzania i wdrażania SPOT – konferencje – wymiana doświadczeń – szkolenia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
Maks. wysokość pomocy w % kwalifikowanych kosztów	100%
Wsparcie finansowe ogółem dla działania	9,3 mln euro (w cenach z 2004 r.)
Wsparcie finansowe Unii Europejskiej	7,0 mln euro
Wsparcie finansowe krajowe	2,3 mln euro
Wkład środków publicznych (%)	100 %
Wkład Unii Europejskiej w środkach publicznych (%)	do 75 %
Wkład Unii Europejskiej w całości środków kwalifikowanych (%)	do 75 %
Wkład krajowy w środkach publicznych (%)	od 25 %
Wkład krajowy w całości środków kwalifikowanych (%)	od 25 %

Źródła finansowania działania

Działanie będzie finansowane ze środków EFRR w ramach SPOT (7,0 mln euro) i środków krajowych (2,3 mln euro) pochodzących z budżetu państwa oraz budżetów beneficjentów.

Cel działania

Bezpośrednie cele działania to:

- zapewnienie efektywnej realizacji i trwałości interwencji z funduszy strukturalnych,
- zapewnienie wysokiej jakości i spójności działań,
- wsparcie właściwego wdrażania, zarządzania i kontroli SPOT,
- zapewnienie koordynacji interwencji funduszy oraz realizacji priorytetów,
- zapewnienie wsparcia złożonego i kosztownego procesu przygotowania przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ 2007-2013;

Opis działania

Wyróżniono następujące zadania ukierunkowane na usprawnienie systemu zarządzania funduszem strukturalnym, monitorowania, kontroli i oceny działań.

Czynność 1: Zatrudnienie personelu i zakup sprzętu komputerowego oraz oprogramowania, w ramach której realizowane będą następujące 2 zadania:

- wsparcie wyodrębnionych pracowników urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu lub urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, a także pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT oraz zatrudnienie personelu zaangażowanego we wdrażanie SPOT oraz finansowanie ich wynagrodzeń wraz z ubezpieczeniem społecznym, składkami na fundusz pracy oraz nagród i innych świadczeń,
- zakup sprzętu komputerowego i oprogramowania (np.: komputery, serwery, monitory, oprogramowanie, faksy, kopiarki, drukarki, skanery), wyposażenia biurowego oraz materiałów biurowych i eksploatacyjnych na potrzeby pracowników Instytucji Zarządzającej oraz Instytucji Pośredniczącej i personelu pomocniczego zaangażowanego we wdrażanie SPOT w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego i urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu oraz pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór dostawców powyższego sprzętu. Zakupiony sprzęt może być również wykorzystywany przez pracowników wdrażających przyszłe kategorie interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ 2007-2013, nie może być on jednak wykorzystywany wyłącznie dla przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych,

Czynność 2: Usługi dla personelu zaangażowanego we wdrażanie SPOT oraz programowanie przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe w szczególności POIiŚ 2007-2013, w ramach której realizowane będą następujące zadania:

- usługi dla Komitetu Monitorującego, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór profesjonalnego podmiotu, który byłby odpowiedzialny za wszystkie kwestie związane z pracami tych Komitetów (np.: wynajem powierzchni biurowej, tłumaczenia dokumentów i tłumaczenie symultaniczne, koszty transportu, wyżywienia i zakwaterowania stałych członków Komitetu, zaproszonych ekspertów i gości reprezentujących instytucje lub ich oddziały mające siedzibę poza miejscem posiedzenia Komitetu),
- wsparcie zarządzania, monitoringu i kontroli, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór podmiotów świadczących usługi doradztwa prawnego oraz konsultantów i ekspertów. Doradztwo prawne obejmowałoby kwestie kontraktowe i przetargowe związane z poszczególnymi projektami, a także z całym SPOT, natomiast konsultanci i eksperci byłiby niezbędni do opracowania wszelkich typów ekspertyz, opinii i prac studialnych. W ramach tego zadania przewiduje się również finansowanie kosztów funkcjonowania Instytucji Zarządzającej i Instytucji Pośredniczącej w zakresie realizacji SPOT,

- koszty opracowania dokumentacji projektowej dla projektów, które będą realizowane w ramach kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ 2007-2013,
- audyt, w tym między innymi przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór profesjonalnego podmiotu zewnętrznego odpowiedzialnego za przeprowadzenie audytu oraz wsparcie Biura Audytu Wewnętrznego w Ministerstwie Infrastruktury,
- szkolenia w ramach zarządzania projektami dla pracowników urzędów obsługujących ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego i ministra właściwego do spraw transportu oraz pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie oraz potencjalnych beneficjentów (między innymi cykl realizacji projektu, zasady i procedury zamówień publicznych, analiza ryzyka, transport i środowisko), w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej dla komponentu szkoleniowego,
- szkolenia krajowe i zagraniczne związane tematycznie z problematyką wykorzystania funduszy strukturalnych UE, z podniesieniem znajomości języka obcego oraz uczestnictwo w studiach podyplomowych i doktoranckich dla pracowników urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu lub urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz dla pracowników beneficjentów zaangażowanych we wdrażanie SPOT. W przypadku Instytucji Zarządzającej oraz Instytucji Pośredniczącej także departamentów wspierających działających w ramach odpowiedniego ministerstwa,
- wymiana doświadczeń, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór firmy odpowiedzialnej za organizację spotkań z pracownikami Instytucji Zarządzającej, Instytucji Pośredniczącej oraz beneficjentów w celu wymiany doświadczeń (warsztaty, studium przypadku, dyskusje) – wynajem powierzchni biurowej, wyżywienie i zakwaterowanie, transport oraz zapewnienie tłumaczy dla zaproszonych ekspertów i uczestników,
- szkolenia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym przygotowanie dokumentacji przetargowej na wybór profesjonalnego podmiotu, który byłby odpowiedzialny za przeprowadzenie studiów oraz szkoleń dla pracowników urzędów obsługujących ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego i ministra właściwego do spraw transportu oraz pracowników beneficjentów,
- ocena SPOT oraz przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe w szczególności POIiŚ na lata 2007-2013,

Wielkość i zakres pomocy technicznej w ramach funduszy strukturalnych są uregulowane przepisami rozporządzenia Komisji nr 448/2004/WE z dnia 10 marca 2004 r. zmieniającego rozporządzenie Rady nr 1685/2000/WE ustanawiające szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady nr 1260/1999/WE w odniesieniu do warunków, jakie muszą spełniać wydatki na działanie współfinansowane z funduszy strukturalnych i uchylające rozporządzenie Rady nr 1145/2003/WE (Dz. Urz. WE L 72 z 11.03.2004 r., str. 66; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 14, t. 2, str. 3), zwane dalej „rozporządzeniem nr 448/2004/WE”. Działania finansowane w ramach pomocy technicznej podzielono na dwie grupy. Pierwsza grupa jest objęta limitem finansowym, którego wielkość jest obliczana według wzoru zamieszczonego w rozporządzeniu nr 448/2004/WE (Zasada 11). Pozostałe działania nie są limitowane i mogą być

finansowane stosownie do potrzeb (Zasada 11). Mając na uwadze te przepisy, proponuje się podział działań na dwie grupy.

Czynności objęte limitem wydatków (Zasada 11):

- wydatki związane z przygotowaniem, selekcją i wyborem działań SPOT. W ramach tych operacji przewiduje się sfinansowanie prac potrzebnych do wyboru listy projektów i jej uaktualniania,
- wydatki związane z funkcjonowaniem Komitetu Monitorującego. Koszty obsługi i posiedzeń Komitetu są kosztami kwalifikowanymi zgodnie z właściwymi rozporządzeniami Wspólnoty Europejskiej. Do kosztów tych należą, między innymi: ekspertyzy, opinie, przygotowanie logistyczne, obsługa techniczna, tłumaczenia, zaopatrzenie w niezbędne materiały, wynajem sal itp.,
- finansowanie wynagrodzeń wraz z ubezpieczeniami społecznymi, składkami na fundusz pracy oraz nagród i innych świadczeń osób zaangażowanych we wdrażanie SPOT (pod warunkiem spełnienia wymogów Zasady 11 pkt 2.2),
- pokrycie kosztów audytu zewnętrznego między innymi wykonanego przez niezależną firmę audytorską oraz kosztów wsparcia Biura Audytu Wewnętrznego w Ministerstwie Infrastruktury oraz komórki organizacyjnej odpowiedzialnej za audyt wewnętrzny w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego,
- koszty związane z bieżącym monitorowaniem i kontrolą projektów finansowanych ze środków SPOT. W ramach tego działania przewiduje się pokrywanie kosztów, między innymi: podróży służbowych pracowników beneficjentów Priorytetu 3 oraz modyfikacji i doskonalenia wewnętrznych procedur zarządzania oraz pokrycie kosztów ewaluacji ww. programami.

Czynności nieobjęte limitem wydatków (Zasada 11):

- doskonalenie kadry wdrażającej SPOT w zakresie efektywnego zarządzania,
- szkolenia dla osób zaangażowanych w zarządzanie i wdrażanie SPOT, mające na celu wymianę doświadczeń, poprawę efektywności pracy oraz bieżące uzupełnianie wiedzy w zakresie funduszy strukturalnych i efektywnego zarządzania SPOT,
- zakup sprzętu komputerowego, teleinformatycznego i multimedialnego oraz niezbędnego oprogramowania komputerowego dla pracowników urzędów obsługujących ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu, personelu pomocniczego zaangażowanego we wdrażanie SPOT. Zakupiony sprzęt może być również wykorzystywany przez pracowników wdrażających przyszłe kategorie interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ 2007-2013, nie może być on jednak wykorzystywany wyłącznie dla przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych.

Uzasadnienie wyboru czynności działania

Instytucja Zarządzająca odpowiada za efektywne i prawidłowe zarządzanie i wdrażanie SPOT, zgodnie z art. 34 rozporządzenia nr 1260/1999/WE.

Postulat ten realizowany jest poprzez czynności pomocy technicznej, których celem ogólnym jest wzmocnienie systemu wdrażania SPOT, a w szczególności wsparcie procesów: zarządzania, monitorowania, kontroli i oceny stopnia realizacji SPOT. Wsparcie techniczne przyczynić ma się do efektywnego, zgodnego z prawem i politykami wspólnotowymi wykorzystania finansowego wkładu Wspólnoty Europejskiej oraz środków krajowych. Dodatkowo w celu zapewnienia ciągłości procesu programowania konieczne jest zapewnienie wsparcia złożonego i kosztownego procesu przygotowania przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe.

Opis sposobu wdrażania działania (dla działań 3.1. i 3.2.)

Podstawą wdrażania działania będzie umowa o dofinansowanie projektu, którą Instytucja Pośrednicząca zawrze z beneficjentem. Nie dotyczy to jednak projektów zgłaszanych do realizacji przez samą Instytucję Zarządzającą lub Instytucję Pośredniczącą, gdzie podstawą wdrażania działania będzie decyzja podjęta przez ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego w przypadku projektów realizowanych przez Instytucję Zarządzającą lub przez ministra właściwego do spraw transportu w przypadku projektów realizowanych przez Instytucję Pośredniczącą. W umowie podpisanej z beneficjentem określony zostanie między innymi koszt kwalifikowany projektu, w tym wielkość środków Unii Europejskiej w podziale na poszczególne okresy realizacji (przewidywany harmonogram realizacji projektu), a także źródło współfinansowania krajowego. Umowa zawarta z beneficjentem zawiera także szczegółowe warunki wykorzystania i rozliczania przyznanych środków pochodzących z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej.

Wskaźniki monitorowania (dla działań 3.1. i 3.2.)

Wskaźniki dotyczące działań z zakresu pomocy technicznej mają charakter ilościowy i są tworzone na poziomie rodzaju wsparcia określanego za pomocą danej czynności. Realizacja zaplanowanych wskaźników produktu, rezultatu i oddziaływania będzie konieczna do przygotowywania raportów rocznych podsumowujących wdrażanie programu operacyjnego oraz na etapie przygotowania raportu końcowego.

Wskaźniki dla działania 3.1. „Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT” podano w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych – częstotliwość pomiaru
Wskaźnik produktu	– liczba przeprowadzonych szkoleń dofinansowanych ze środków pomocy technicznej (szt.)	0	50	Sprawozdawczość beneficjentów
	– liczba przeprowadzonych osoboszkoleń dofinansowanych ze środków pomocy technicznej (szt.)	0	1500	
	– liczba osób, których zatrudnienie zostało dofinansowane ze środków pomocy technicznej	0	40	
	– liczba wykonanych ekspertyz, analiz, studiów (szt.)	0	12	
	– liczba obsłużonych posiedzeń Komitetu Monitorującego i Sterującego (szt.)	0	24	
	– liczba zakupionych komputerów ze środków pomocy technicznej (szt.)	0	50	
Wskaźnik rezultatu/oddziaływania	– wartość dofinansowania w projektach realizowanych w ramach Programu (tys. euro)	0	1 163 384	Sprawozdawczość Instytucji Pośredniczącej
	– wartość płatności dokonanych z rachunku programowego (tys. euro)	0	1 163 384	

Budżet działania

Budżet działania przedstawia poniższa tabela:

mln euro (w cenach z 2004 r.)

Działanie	Łącznie	Wspólnota Europejska	Budżet Państwa	Budżet Jednostek Samorządu Terytorialnego	Inne publiczne	Prywatne
Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT	9,3	7,0	2,3	–	–	–

h) w podrozdziale 3.8. „Działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPOT” część „Wskaźniki monitorowania działania” otrzymuje brzmienie:

„Wskaźniki monitorowania działania

Wskaźniki monitorowania dla działania 3.2. są podane w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym (2004)	Zakładana wartość w roku docelowym (2008)	Źródło danych – częstotliwość pomiaru
Wskaźnik produktu	– liczba opracowanych edycji biuletynu informacyjnego (szt.)	0	10	Sprawozdawczość beneficjentów
	– liczba opracowanych materiałów prasowych (szt.)	0	6	
	– liczba raportów z badania opinii społecznej (szt.)	0	3	
	– liczba zorganizowanych seminariów i konferencji (szt.)	0	10	
Wskaźnik rezultatu/oddziaływania	– wzrost (w %) świadomości społecznej na temat SPOT (%)	0	15	Badania statystyczne

- 3) w rozdziale 5 „Plan finansowy SPOT” „Tabela 7. Szacunkowa tabela finansowa dla SPO Transport w euro w cenach 2004 r. wg priorytetów i działań w latach 2004-2006” oraz „Tabela 8. Indykatywna tabela finansowa dla SPOT w euro w cenach 2004 r. wg priorytetów i działań (zobowiązania dla lat 2004, 2005 i 2006)” otrzymują brzmienie:

Tabela 7. Szacunkowa tabela finansowa dla SPO Transport w euro w cenach 2004 r. wg priorytetów i działań w latach 2004-2006

Priorytety / działania programu operacyjnego	Kategoria interwencji	Koszty ogółem	Publiczne							Prywatne*	
			Ogółem	Wkład wspólnotowy			Krajowy wkład publiczny**				
				EFRR	EFS	ERDF	Ogółem	Budżet Państwa	Budżety jednostek samorządu terytorialnego		Inny
Priorytet 1. Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu	311, 312, 315, 316, 318	701.464.218,00	701.464.218,00	474.100.000,00				227.364.218,00	138.647.734,00	88.716.484,00	7.573.731,00
Działanie 1.1. Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach	311	533.580.285,00	533.580.285,00	352.200.000,00				181.380.285,00	108.913.801,00	72.466.484,00	
1.1.1. Przebudowa linii kolejowych	311	266.676.567,00	266.676.567,00	200.000.000,00				66.676.567,00	66.676.567,00		
1.1.2. Zakup i modernizacja pasażerskiego taboru kolejowego oraz	311	90.903.718,00	90.903.718,00	64.200.000,00				26.703.718,00	22.080.633,00	4.623.085,00	
1.1.3. Budowa linii metra wraz ze stacjami przesiadkowymi	311	176.000.000,00	176.000.000,00	88.000.000,00				88.000.000,00	20.156.601,00	67.843.399,00	
Działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich	315, 312, 316, 318	154.033.383,00	154.033.383,00	113.950.000,00				40.083.383,00	23.833.383,00	16.250.000,00	
Działanie 1.3. Rozwój systemów intermodalnych	318	13.850.550,00	13.850.550,00	7.950.000,00				5.900.550,00	5.900.550,00		7.573.731,00
Priorytet 2. Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa		907.446.017,00	907.446.017,00	680.284.465,00				227.161.552,00	121.888.296,00	105.273.256,00	
2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych	3121, 312, 313	452.529.570,00	452.529.570,00	339.284.465,00				113.245.105,00	113.245.105,00		
2.2. Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach	3121	420.343.734,00	420.343.734,00	315.070.478,00				105.273.256,00		105.273.256,00	
Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu	319	34.572.713,00	34.572.713,00	25.929.522,00				8.643.191,00	8.643.191,00		
Priorytet 3. Pomoc techniczna dla SPOT	41	12.000.050,00	12.000.050,00	9.000.000,00				3.000.050,00	3.000.050,00		
Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT	41	9.885.140,00	9.885.140,00	7.413.840,00				2.471.300,00	2.471.300,00		
Działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPOT	41	2.114.910,00	2.114.910,00	1.586.160,00				528.750,00	528.750,00		
Ogółem SPOT		1.620.910.285,00	1.620.910.285,00	1.163.384.465,00				457.525.820,00	263.536.080,00	193.989.740,00	7.573.731,00
2004		362.542.288,00	362.542.288,00	271.845.246,00				90.697.042,00	74.138.469,00	16.558.573,00	2.780.971,00
2005		517.938.233,00	517.938.233,00	388.359.659,00				129.578.574,00	105.921.393,00	23.657.181,00	3.973.164,00
2006		740.429.764,00	740.429.764,00	503.179.560,00				237.250.204,00	83.476.218,00	153.773.986,00	819.596,00
Całkowite związane z EFRR		1.620.910.285,00	1.620.910.285,00	1.163.384.465,00				457.525.820,00	263.536.080,00	193.989.740,00	7.573.731,00

* Podane kwoty środków prywatnych nie stanowią elementu planu finansowego, są to szacunkowe wielkości udziału prywatnego w projektach uzyskujących pomoc publiczną.

** Istnieje możliwość uzyskania środków z puli 200 mln euro pożyczek EBI na pokrycie części publicznego wkładu krajowego.

Uwagi:

– Kwoty podane w tabeli nie zawierają podatku VAT, przy czym zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 448/2004/WE z dnia 10 marca 2004 r. zmieniającym rozporządzenie Komisji (WE) nr 1685/2000/WE ustanawiające szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 1260/1999/WE w odniesieniu do warunków, jakie muszą spełniać wydatki na działanie współfinansowane z funduszy strukturalnych i uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 1145/2003/WE, rozporządzenie Komisji (WE) 448/04/WE w uzasadnionych przypadkach VAT może być kosztem kwalifikowanym.

– Podane w dokumentach obejmujących krajowy wkład publiczny, w priorytecie 2 oraz w rubryce Ogółem SPOT, udziały w wielkościach współfinansowania krajowego z budżetów: państwa i jednostek samorządu terytorialnego (j.s.t.) różnią się od tych udziałów podanych w tych samych kolumnach tabeli finansowej Sektorowego Programu Operacyjnego Transport, w wersji z grudnia 2003 r. przyjętej w dniu 15 stycznia 2004 r. przez Komisję Europejską. Różnica wynika z przesunięcia w priorytecie 2: "Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa" części środków (51 mln euro) EFRR z działania 2.1. "Budowa i przebudowa dróg krajowych" do działania 2.2. "Usprawnienia przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu". W wyniku tego przesunięcia nastąpiło również przesunięcie odpowiedniej części środków współfinansowania krajowego (17,3 mln euro) z budżetu państwa do budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Tabela 8. Indykatywna tabela finansowa dla SPOT w euro w cenach 2004 r. wg priorytetów i działań (zobowiązania dla lat 2004, 2005 i 2006)

Priorytety / działania programu operacyjnego	Kategoria interwencji	Koszty ogółem	Publiczne							Prywatne*	
			Ogółem	Wkład wspólnotowy			Krajowy wkład publiczny**				
				EFRR	EFS	ERDF	Ogółem	Budżet Państwa	Budżety jednostek samorządu terytorialnego		Unia
Priorytet 1. Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu		701.464.218,00	701.464.218,00	474.100.000,00				227.364.218,00	138.647.734,00	88.716.484,00	7.573.731,00
2004		132.794.643,00	132.794.643,00	99.565.761,00				33.228.882,00	29.444.173,00	3.784.709,00	2.780.971,00
2005		189.693.984,00	189.693.984,00	142.240.210,00				47.453.774,00	42.045.361,00	5.408.413,00	3.973.164,00
2006		378.975.591,00	378.975.591,00	232.294.029,00				146.681.562,00	67.158.200,00	79.523.362,00	819.596,00
Działanie 1.1. Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach	311	533.580.285,00	533.580.285,00	352.200.000,00				181.380.285,00	108.913.801,00	72.466.484,00	
2004		88.056.731,00	88.056.731,00	66.034.462,00				22.022.269,00	22.022.269,00		
2005		125.787.491,00	125.787.491,00	94.337.205,00				31.450.286,00	31.450.286,00		
2006		319.736.063,00	319.736.063,00	191.828.333,00				127.907.730,00	55.441.246,00	72.466.484,00	
Działanie 1.2. Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich	315, 312, 316, 318	154.033.383,00	154.033.383,00	113.950.000,00				40.083.383,00	23.833.383,00	16.250.000,00	
2004		37.353.580,00	37.353.580,00	27.993.377,00				9.360.203,00	5.575.494,00	3.784.709,00	
2005		61.107.741,00	61.107.741,00	45.741.498,00				15.366.243,00	9.957.830,00	5.408.413,00	
2006		55.572.062,00	55.572.062,00	40.215.125,00				15.356.937,00	8.300.059,00	7.056.878,00	
Działanie 1.3. Rozwój systemów intermodalnych	318	13.850.550,00	13.850.550,00	7.950.000,00				5.900.550,00	5.900.550,00		7.573.731,00
2004		7.384.332,00	7.384.332,00	5.537.922,00				1.846.410,00	1.846.410,00		2.780.971,00
2005		2.798.752,00	2.798.752,00	2.161.507,00				637.245,00	637.245,00		3.973.164,00
2006		3.667.466,00	3.667.466,00	250.571,00				3.416.895,00	3.416.895,00		819.596,00
Priorytet 2. Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa		907.446.017,00	907.446.017,00	680.284.465,00				227.161.552,00	121.888.296,00	105.273.256,00	
2004		226.943.613,00	226.943.613,00	170.176.477,00				56.767.136,00	43.993.272,00	12.773.864,00	
2005		324.238.400,00	324.238.400,00	243.115.079,00				81.123.321,00	62.874.553,00	18.248.768,00	
2006		356.264.004,00	356.264.004,00	266.992.909,00				89.271.095,00	15.020.471,00	74.250.624,00	
Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych	3121, 312, 313	452.529.570,00	452.529.570,00	339.284.465,00				113.245.105,00	113.245.105,00		
2004		132.390.841,00	132.390.841,00	90.489.139,00				41.901.702,00	41.901.702,00		
2005		189.153.076,00	189.153.076,00	129.283.452,00				59.869.624,00	59.869.624,00		
2006		130.985.653,00	130.985.653,00	119.511.874,00				11.473.779,00	11.473.779,00		

2.2. Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu	3121	420.343.734,00	420.343.734,00	315.070.478,00			105.273.256,00		105.273.256,00	
2004		86.186.503,00	86.186.503,00	73.412.639,00			12.773.864,00		12.773.864,00	
2005		123.065.625,00	123.065.625,00	104.816.857,00			18.248.768,00		18.248.768,00	
2006		211.091.606,00	211.091.606,00	136.840.982,00			74.250.624,00		74.250.624,00	
Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	319	34.572.713,00	34.572.713,00	25.929.522,00			8.643.191,00	8.643.191,00		
2004		8.366.269,00	8.366.269,00	6.274.699,00			2.091.570,00	2.091.570,00		
2005		12.019.699,00	12.019.699,00	9.014.770,00			3.004.929,00	3.004.929,00		
2006		14.186.745,00	14.186.745,00	10.640.053,00			3.546.692,00	3.546.692,00		
Priorytet 3. Pomoc techniczna dla SPOT	41	12.000.050,00	12.000.050,00	9.000.000,00			3.000.050,00	3.000.050,00		
2004		2.804.032,00	2.804.032,00	2.103.008,00			701.024,00	701.024,00		
2005		4.005.849,00	4.005.849,00	3.004.370,00			1.001.479,00	1.001.479,00		
2006		5.190.169,00	5.190.169,00	3.892.622,00			1.297.547,00	1.297.547,00		
Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT	41	9.885.140,00	9.885.140,00	7.413.840,00			2.471.300,00	2.471.300,00		
2004		2.180.904,00	2.180.904,00	1.635.673,00			545.231,00	545.231,00		
2005		3.115.652,00	3.115.652,00	2.336.732,00			778.920,00	778.920,00		
2006		4.588.584,00	4.588.584,00	3.441.435,00			1.147.149,00	1.147.149,00		
Działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPOT	41	2.114.910,00	2.114.910,00	1.586.160,00			528.750,00	528.750,00		
2004		623.128,00	623.128,00	467.335,00			155.793,00	155.793,00		
2005		890.197,00	890.197,00	667.638,00			222.559,00	222.559,00		
2006		601.585,00	601.585,00	451.187,00			150.398,00	150.398,00		
Ogółem SPOT		1.620.910.285,00	1.620.910.285,00	1.163.384.465,00			457.525.820,00	263.536.080,00	193.989.740,00	7.573.731,00
2004		362.542.288,00	362.542.288,00	271.845.246,00			90.697.042,00	74.138.469,00	16.558.573,00	2.780.971,00
2005		517.938.233,00	517.938.233,00	388.359.659,00			129.578.574,00	105.921.393,00	23.657.181,00	3.973.164,00
2006		740.429.764,00	740.429.764,00	503.179.560,00			237.250.204,00	83.476.218,00	153.773.986,00	819.596,00
Całkowite związane z EFRR		1.620.910.285,00	1.620.910.285,00	1.163.384.465,00			457.525.820,00	263.536.080,00	193.989.740,00	7.573.731,00

* Podane kwoty środków prywatnych nie stanowią elementu planu finansowego, są to szacunkowe wielkości udziału prywatnego w projektach uzyskujących pomoc publiczną

** Istnieje możliwość uzyskania środków z puli 200 mln euro pożyczek EBI na pokrycie części publicznego wkładu krajowego.

Uwaga: Kwoty podane w tabeli nie zawierają podatku VAT, przy czym zgodnie z rozporządzeniem nr 448/2004/WE w uzasadnionych przypadkach VAT może być kosztem kwalifikowanym.":

- 4) w rozdziale 8 „Plan działań informacyjno-promocyjnych” część „Jednostka odpowiedzialna” otrzymuje brzmienie:

„Jednostka odpowiedzialna

Jednostką odpowiedzialną za prowadzenie i koordynowanie działań informacyjno-promocyjnych jest właściwy departament pełniący funkcję Instytucji Zarządzającej w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego oraz właściwy departament pełniący funkcję Instytucji Pośredniczącej w Ministerstwie Infrastruktury.”;

- 5) w Załączniku nr 1 w części „Szczegółowe zasady wyboru dla projektów współfinansowanych z EFRR.” „Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT oraz Działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPOT.” otrzymuje brzmienie:

„Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT oraz Działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPOT.

Zasady konieczne wyboru projektów dla obu działań pomocy technicznej:

- zgodność zakresu projektu z jednym z działań pomocy technicznej,
- zgodność projektu z działaniami Instytucji Zarządzającej (komplementarność projektu),
- projekt składany przez beneficjenta innego niż urząd obsługujący ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego lub urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu lub urząd obsługujący ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej musi służyć wsparciu beneficjenta, który uzyskał akceptację dla realizacji co najmniej jednego projektu w ramach Priorytetu 1 lub Priorytetu 2 lub wystąpi o dofinansowanie projektu mającego na celu opracowanie dokumentacji dla projektów, które będą realizowane w ramach kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe, w szczególności POIiŚ 2007-2013.

Zasady pożądane dla obu działań pomocy technicznej:

- usprawnienie lub zwiększenie efektywności w realizacji zadań z zakresu zarządzania, monitorowania i kontroli działań SPOT,
- usprawnienie lub zwiększenie skuteczności informowania i promocji dla pakietu pomocy strukturalnej dostępnej w ramach SPOT,
- odbiorcą projektu jest więcej niż jeden beneficjent lub jednostka zaangażowana w realizację SPOT,
- wpływ rezultatów projektu na osiągnięcie celów SPOT,
- zgodność projektu z krajową polityką poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.”

- 6) w Załączniku 2 część „ Priorytet 3. Pomoc Techniczna dla SPOT” otrzymuje brzmienie:

„PRIORYTET 3

POMOC TECHNICZNA DLA SPOT

3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT

1. Koszty ekspertyz technicznych związanych z przygotowaniem projektu, w tym z przygotowaniem dokumentacji:
 - zakres zadań,
 - dokumentacja techniczna,
 - dokumentacja przetargowa

- oraz inne dokumenty wymagane przez IZ lub IPZ dla projektów finansowanych w ramach SPOT oraz przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe w szczególności POIiŚ 2007-2013;

2. Koszty związane z realizacją projektu:

- zakup sprzętu i urządzeń wspomagających zarządzanie SPOT. Zakupiony sprzęt może być również wykorzystywany przez pracowników wdrażających przyszłe kategorie interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe w szczególności POIiŚ 2007-2013, nie może być on jednak wykorzystywany wyłącznie dla przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych.
- szkolenia,
- wymiana doświadczeń,
- koszty utrzymania IZ lub IPZ w zakresie realizacji SPOT ekspertyzy,
- promocja projektu,
- systemy informatyczne oraz oprogramowanie komputerowe.

3.2. Informacja i promocja operacji SPOT

1. Koszty ekspertyz technicznych związanych z przygotowaniem projektu, w tym z przygotowaniem dokumentacji:

- zakres zadań,
- dokumentacja techniczna,
- dokumentacja przetargowa,
- oraz inne dokumenty wymagane przez IZ lub IPZ;

2. Koszty związane z realizacją projektu:

- zakup sprzętu i urządzeń wspomagających promocję SPOT. Zakupiony sprzęt może być również wykorzystywany przez pracowników wdrażających przyszłe kategorie interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe w szczególności POIiŚ 2007-2013, nie może być on jednak wykorzystywany wyłącznie dla przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych.
- szkolenia,
- wymiana doświadczeń,
- materiały promocyjne i inne wydatki związane z przekazywaniem informacji na temat interwencji UE,
- ekspertyzy,
- systemy informatyczne oraz oprogramowanie komputerowe.”.

7) użyte w różnym przypadku i liczbie wyrazy „Minister Transportu” zastępuje się użytymi w odpowiednim przypadku i liczbie wyrazami „Minister Infrastruktury”;

8) użyte w różnym przypadku i liczbie wyrazy „Ministerstwo Transportu” zastępuje się użytymi w odpowiednim przypadku i liczbie wyrazami „Ministerstwo Infrastruktury”

§2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

**MINISTER ROZWOJU
REGIONALNEGO**

Uzasadnienie

Do projektu rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego zmieniającego rozporządzenie w sprawie przyjęcia Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004 – 2006.

Minister Rozwoju Regionalnego działając jako Instytucja Zarządzająca Sektorowym Programem Operacyjnym Transport na lata 2004-2006 podjęło działania zmierzające do nowelizacji Uzupełnienia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 w zakresie: zmian mających na celu wsparcie etapu przygotowawczego perspektywy finansowej 2007-2013, zmian dotyczących wskaźników, tabel finansowych oraz zmian porządkowych.

Niniejszy projekt rozporządzenia uwzględnia uchwały Komitetu Monitorującego ds. SPOT podjęte na następujących posiedzeniach:

- uchwała nr 3 z dnia 17 września 2008r. w sprawie przyjęcia zmian w Uzupełnieniu Sektorowego programu Operacyjnego Transport podjęta na XVI posiedzeniu KM SPOT;
- uchwała nr 3 z dnia 5 czerwca 2008r. w sprawie przyjęcia zmian w Uzupełnieniu Sektorowego Programu Operacyjnego Transport podjęta na XV posiedzeniu KM SPOT;
- uchwała nr 1 z dnia 30 kwietnia 2008r. w sprawie przyjęcia zmian w Uzupełnieniu Sektorowego Programu Operacyjnego Transport, podjęta w trybie obiegowym;
- uchwała nr 3 z dnia 18 marca 2008r. w sprawie przyjęcia zmian w Uzupełnieniu Sektorowego programu Operacyjnego Transport podjęta na XIV posiedzeniu KM SPOT;

1. Wsparcie etapu przygotowawczego perspektywy finansowej 2007-2013

Uwzględniając stanowisko Komisji Europejskiej wyrażone na XV posiedzeniu Komitetu Monitorującego SPOT, iż wolne środki w ramach priorytetu 3 powinny zostać przeznaczone na przygotowanie dokumentacji projektowej wybranych projektów z *Listy projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko* oraz analizy, badania ewaluacyjne, kontrole oraz szkolenia dla personelu IZ SPOT dnia 3 września 2008r. przekazała na Komitet Monitorujący SPOT projekt uchwały uwzględniający stanowisko KE m.in. w zakresie zapewnienia wsparcia ze środków pomocy technicznej dla okresu programowania 2000/2004-2006 dla złożonego i kosztownego procesu przygotowania przyszłych kategorii interwencji funduszy strukturalnych w zakresie programów operacyjnych wspierających projekty transportowe w szczególności Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 poprzez uznanie kwalifikowalności kosztów przygotowania dokumentacji dla projektów, które mają być finansowane z alokacji dla okresu programowania 2007-2013. KM SPOT w dniu 17 września 2008r. przyjął niniejszą uchwałę.

2. Wskaźniki określone w projektach

Zmiana wskaźników ma na celu harmonizację wskaźników określonych w projektach, a wskaźników zawartych w Uzupełnieniu Programu. Wskaźniki przyjęte do monitorowania poszczególnych projektów różniły się znacząco od wskaźników monitoringowych Programu, co uniemożliwiało agregację danych na poziomie działań, priorytetów i całego Programu. W konsekwencji proces monitorowania postępu rzeczowego Programu był utrudniony.

W działaniu 1.1. uszczegółowiono wskaźniki rezultatu z uwagi na ich nieprecyzyjne określenie w dotychczasowych dokumentach programowych. Zrezygnowano także ze wskaźnika oddziaływania dotyczącego liczby osób zadowolonych z obsługi (korzystających ze środków komunikacji publicznej) z uwagi na brak badań określających wartość bazową wskaźnika (w 2004 r.), a w konsekwencji brak możliwości określenia zmian wskaźnika.

W działaniu 1.2. zmniejszono liczbę wskaźników produktu oraz dokonano agregacji dotychczasowych wskaźników cząstkowych, tak aby były reprezentatywne dla całego działania i lepiej odzwierciedlały jego cele. Wzięto również pod uwagę nazwy oraz wartości wskaźników w projektach realizowanych w działaniu, co ułatwi proces monitorowania postępu realizacji całego działania. Zmniejszono także liczbę wskaźników rezultatu – poprzez ich usunięcie albo przesunięcie do wskaźników oddziaływania, natomiast dotychczasowe wskaźniki oddziaływania usunięto ze względu na brak źródeł danych do pomiaru.

W działaniu 1.3. utworzono nowy wskaźnik rezultatu - wzrost zdolności przeładunkowej w transporcie intermodalnym. Odzwierciedla on bezpośrednie cele działania oraz poszczególnych projektów w działaniu. Dotychczasowy wskaźnik rezultatu przesunięto do grupy wskaźników oddziaływania, a dotychczasowy wskaźnik oddziaływania został usunięty, ze względu na brak związku z celami działania.

W działaniach 2.1. i 2.2. dotychczasowe wskaźniki produktu zastąpiono nowym zestawem wskaźników. Wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa ruchu drogowego przesunięto do grupy wskaźników oddziaływania. Przygotowano także uniwersalne wskaźniki oddziaływania dla całego Priorytetu 2. W przypadku działania 2.3 wskaźniki te, wraz z dodatkowym wskaźnikiem - ciężkość wypadków drogowych, pełnią funkcję wskaźników rezultatu oraz oddziaływania. Utworzono również dwa nowe wskaźniki rezultatu, a także zrezygnowano z dotychczasowych wskaźników oddziaływania z uwagi na brak danych o postępie realizacji danego wskaźnika lub wartości bazowych dla roku 2004, co uniemożliwiłoby monitorowanie postępu realizacji działań.

W działaniu 2.3. przesunięto część wskaźników produktu do grupy wskaźników rezultatu/działania, a także utworzono dodatkowe wskaźniki produktu.

W działaniu 3.1. zrezygnowano z dotychczasowego wskaźnika rezultatu - wzrost wiedzy pracowników IZ, IPZ i beneficjentów na temat SPOT, z uwagi na brak wartości bazowej wskaźnika. Zaproponowano dwa nowe, uniwersalne wskaźniki najlepiej odzwierciedlające cele działania.

W działaniu w 3.2. ze względu na brak danych zrezygnowano z trzech wskaźników produktu, natomiast dodano nowy wskaźnik - liczba opracowanych materiałów prasowych.

3. Plan finansowy

W poddziałaniu 1.1.3. dokonano skorygowania środków pochodzących ze źródeł krajowych na finansowanie projektu „Budowa linii metra wraz ze stacjami przesiadkowymi” uwzględniając środki rzeczywiście pochodzące z budżetu państwa na współfinansowanie wydatków kwalifikowanych w kwocie 78 000 000 zł, co odpowiada wydatkom faktycznie sfinansowanym z budżetu państwa w ramach Kontraktu Wojewódzkiego podpisanego 14 lipca 2005r. pomiędzy Ministrem Gospodarki i Pracy a Marszałkiem Województwa Mazowieckiego. Ponadto z uwagi na poczynione oszczędności w Priorytecie 2 dokonano przesunięć niewykorzystanych środków z działania 2.3. do działania 2.2. Celem wykorzystania wszystkich dostępnych środków w ramach Priorytetu 3 przesunięto środki niewykorzystane w działaniu 3.2. w wysokości 1 386 279,98 zł w części Wkład wspólnotowy oraz 462 093,33 zł w części Budżet Państwa do działania 3.1., decydując o ich przeznaczeniu na sfinansowanie kosztów przygotowania dokumentacji projektowej wybranych projektów znajdujących się na liście projektów indywidualnych POLiŚ 2007-2013.

4. Zmiany porządkowe

Ze względu na zmianę nazwy Ministerstwa Transportu na Ministerstwo Infrastruktury zaistniała potrzeba dostosowania nazewnictwa zastosowanego w Uzupełnieniu Sektorowego Programu

Operacyjnego Transport na lata 2004 – 2006. Ponadto dokonano odpowiednich zmian o charakterze porządkowym w rozdziale 8 „Plan działań informacyjno-promocyjnych”.

Uwzględniając potrzebę pilnego wprowadzenia projektowanych rozwiązań, dniem wejścia w życie rozporządzenia jest dzień ogłoszenia. Jest to uzasadnione ważnym interesem państwa, a zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie.

Uwzględniając postanowienia art. 34 ust. 3 Rozporządzenia Rady (WE) nr 1260/1999 z dnia 21 czerwca 1999 r. ustanawiającego przepisy ogólne w sprawie funduszy strukturalnych Ministerstwo Rozwoju Regionalnego przekaze projekt niniejszego rozporządzenia do wiadomości Komisji Europejskiej.

Projekt zostanie poddany wstępnej ocenie zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej w dniu listopada 2008 r. zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005r. o działalności lobbingsowej procesie stanowienia prawa (Dz.U. Nr 169, poz. 1414).

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny

Projekt rozporządzenia wywiera wpływ na potencjalnych beneficjentów SPOT (GDDKiA, PKP PLK S.A., PKP Przewozy Regionalne, PKP WKD, PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., Zarządy Portów Gdańsk, Gdynia, Szczecin – Świnoujście, Urzędy Morskie: Gdynia, Szczecin – Słupsk, Służba SAR, Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, miasta na prawach powiatu zarządzające drogami krajowymi, Policja, Państwowa Straż Pożarna, Miasto Stołeczne Warszawa).

2. Wpływ aktu normatywnego na:

- a) Sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Rozporządzenie nie wpływa bezpośrednio na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego. Zmiany dokonane w rozporządzeniu nie nakładają dodatkowych obciążeń na budżet państwa a jedynie uwzględniają środki rzeczywiście pochodzące z budżetu państwa na współfinansowanie wydatków kwalifikowanych.

- b) Rynek pracy

Rozporządzenie nie wpływa bezpośrednio na rynek pracy.

- c) Konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Rozporządzenie nie wpłynie bezpośrednio na konkurencyjność gospodarki oraz przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

- d) Sytuacja i rozwój regionalny

Rozporządzenie wpłynie pozytywnie na rozwój stolicy przy jednoczesnym uwzględnieniu potrzeb innych regionów

3. Konsultacje społeczne

Podstawowe założenia projektu zostały zaakceptowane przez Komitet Monitorujący do spraw SPOT, w którym uczestniczą następujące organizacje:

- Rada Główna Szkolnictwa Wyższego;
- Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego;
- Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego;
- Związek Powiatów Polskich;
- Związek Miast Polskich;
- Stowarzyszenie Kulturalno-Ekologiczne „Zielone Mazowsze”;
- Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej;
- Unia Metropolii Polskich;
- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- Unia Miasteczek Polskich;
- NSZZ Solidarność;
- Związek Gmin Wiejskich RP;
- Konfederacja Pracodawców Polskich;
- Federacja Związków Zawodowych;
- Business Centre Club;
- Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych.

Projekt rozporządzenia zostanie przekazany do konsultacji następujących organizacji:

- NSZZ „Solidarność”
- Forum Związków Zawodowych
- Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych
- Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych
- Konfederacji Pracodawców Polskich
- Business Centre Club
- Związek Rzemiosła Polskiego
- Unii Miasteczek Polskich
- Związku Województw RP
- Pan Ryszard Grobelny, Prezes Związku Miast Polskich
- Związek Gmin Wiejskich RP
- Unia Metropolii Polskich
- Związek Powiatów Polskich
- Rady Głównej Szkolnictwa Wyższego
- Rady Działalności Pożytku Publicznego
- Związku Banków Polskich
- Krajowa Izba Gospodarcza
- Sejmik Województwa Świętokrzyskiego
- Marszałek Województwa Małopolskiego
- Stowarzyszenia Sympatyków Komunikacji Szynowej
- Stowarzyszenia Kulturalno-Ekologicznego „Zielone Mazowsze”
- Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego