

Projekt z dnia 19 lipca 2019 r.

ROZPORZĄDZENIE

RADY MINISTRÓW

z dnia.....

w sprawie szczegółowego sposobu podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w poszczególnych województwach

Na podstawie art. 24 ust. 2 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 1123) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zwanego dalej „Funduszem”, na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w poszczególnych województwach dokonuje się w następujący sposób:

1) kwotę stanowiącą 11/12 środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu na to dofinansowanie dzieli się na województwa przez jej przemnożenie przez wskaźnik udziału województwa w tej kwocie;

2) kwotę stanowiącą 1/12 środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu na to dofinansowanie dzieli się w równych częściach na pięć województw, których wartość produktu krajowego brutto na mieszkańca w województwie jest najniższa.

2. Wskaźnik udziału województwa, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, jest obliczany według następującego wzoru:

$$V_w = 0,15 P_w/P + 0,15 M_w/M + 0,5 \frac{PKB - PKB_w}{\sum_{i=1}^n (PKB - PKB_w_i)} + 0,2 \left(\frac{\frac{1}{2}(DLb - DLa + |DLb - DLa|)}{\sum_{i=1}^n (\frac{1}{2}(DLb_i - DLa_i + |DLb_i - DLa_i|))} \right)$$

w którym poszczególne symbole oznaczają:

V_w – wskaźnik udziału województwa w kwocie 11/12 środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu na dofinansowanie realizacji zadań

własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w poszczególnych województwach,

P_w – powierzchnię województwa,

P – powierzchnię Polski,

M_w – liczbę mieszkańców województwa,

M – liczbę mieszkańców Polski,

PKB – wartość produktu krajowego brutto Polski,

PKB_w – wartość produktu krajowego brutto województwa,

DL_b – długość linii krajowej regularnej komunikacji autobusowej w województwie w 2011 r. wyrażoną w kilometrach,

DL_a – aktualną długość krajowej regularnej komunikacji autobusowej w województwie wyrażoną w kilometrach,

i – numer kolejnego województwa.

3. Wartość P_w , P , M_w , M , PKB, PKB_w i DL_a, o których mowa w ust. 2, a także wartość produktu krajowego brutto na mieszkańca w województwie ustala się biorąc pod uwagę dane dostępne w Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego za ostatni rok poprzedzający rok podziału środków Funduszu na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w poszczególnych województwach, dla którego dostępne są dane.

4. Wartość DL_b, o której mowa w ust. 2, ustala się na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego opublikowanych w opracowaniu pn. „Transport Wyniki Działalności w 2011 r.” ISSN 1506-7998.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

PREZES RADY MINISTRÓW

Uzasadnienie

Projektowane rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie szczegółowego sposobu podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w poszczególnych województwach jest wykonaniem upoważnienia ustawowego zawartego w art. 24 ust. 2 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności (Dz. U. poz. 1123).

Projekt określa szczegółowy sposób podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (dalej „Fundusz”). Podział ten będzie stosowany do dnia 31 grudnia 2021 r. Środki te będą przeznaczone na dofinansowanie uruchamianych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej. W myśl art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016, z późn. zm.) organizatorami publicznego transportu zbiorowego są między innymi jednostki samorządu terytorialnego oraz związki tych jednostek.

W § 1 ust. 1 projektu rozporządzenia został określony sposób podziału środków Funduszu przez dysponenta Funduszu, którym zgodnie z art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności jest minister właściwy do spraw transportu.

Podział środków będzie odbywał się w następujący sposób:

- 1) kwotę stanowiącą 11/12 środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w poszczególnych województwach dzieli się na województwa przez jej przemnożenie przez wskaźnik udziału województwa w tej kwocie;
- 2) kwotę stanowiącą 1/12 środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w poszczególnych województwach dzieli się w równych częściach na pięć województw, których wartość produktu krajowego brutto na mieszkańca w województwie jest najniższa.

Wskaźnik udziału województwa w 11/12 kwoty środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu jest obliczany według określonego w rozporządzeniu wzoru:

$$V_w = 0,15 P_w/P + 0,15 M_w/M + 0,5 \frac{PKB - PKB_w}{\sum_{i=1}^n (PKB - PKB_w_i)} + 0,2 \left(\frac{\frac{1}{2}(DLb - DLa + |DLb - DLa|)}{\sum_{i=1}^n (\frac{1}{2}(DLb_i - DLa_i + |DLb_i - DLa_i|))} \right)$$

Dla obliczenia wielkości środków Funduszu przeznaczonych dla danego województwa objaśniono znaczenie poszczególnych symboli użytych we wzorze wskaźnika udziału województwa w kwocie środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w

zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w poszczególnych województwach.

Symbole użyte we wzorze oznaczają:

P_w – powierzchnię województwa,

P – powierzchnię Polski,

M_w – liczbę mieszkańców województwa,

M – liczbę mieszkańców Polski,

PKB – wartość produktu krajowego brutto Polski,

PKB_w – wartość produktu krajowego brutto województwa,

DLb – długość linii krajowej regularnej komunikacji autobusowej w województwie w 2011 r. wyrażoną w kilometrach,

DLa – aktualną długość krajowej regularnej komunikacji autobusowej w województwie wyrażoną w kilometrach,

i – numer kolejnego województwa.

Dla obliczenia wskaźnika V_w we wzorze przyjęto, że na wielkość środków przydzielonych z Funduszu dla poszczególnych województw będą miały wpływ takie czynniki jak powierzchnia województwa, liczba mieszkańców, wartość produktu krajowego brutto Polski, wartość produktu krajowego brutto województwa, a także zaspokojenie potrzeb przewozowych społeczności na obszarze województwa wyrażone aktualną długością linii krajowej regularnej komunikacji autobusowej i w 2011 r., tj. w roku, w którym weszła w życie ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym określająca zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Zaspokojenie potrzeb przewozowych społeczności na obszarze województwa wyrażono wzorem $\left(\frac{\frac{1}{2}(DLb - DLa + |DLb - DLa|)}{\sum_{i=1}^n (\frac{1}{2}(DLb_i - DLa_i + |DLb_i - DLa_i|))} \right)$, przy czym

$\frac{1}{2}(DLb - DLa + |DLb - DLa|)$ oznacza wartość $\frac{1}{2}$ sumy wskaźnika $DLb - DLa$ i wartości bezwzględnej sumy wskaźnika $DLb - DLa$ województwa, a

$\sum_{i=1}^n (\frac{1}{2}(DLb_i - DLa_i + |DLb_i - DLa_i|))$ oznacza wartość sumy $\frac{1}{2}$ sum wskaźnika $DLb_i - DLa_i$ i wartości bezwzględnej sumy wskaźnika $DLb_i - DLa_i$ kolejnych województw dla zbioru wszystkich województw począwszy od $i=1$.

Wagę dwóch pierwszych współczynników ustalono na poziomie 0,15, uznając je za istotne w kontekście odpowiedniej dystrybucji środków Funduszu, odzwierciedlającej realne potrzeby województw. Wadze współczynnika odnoszącego się do produktu krajowego brutto przypisano wartość 0,5, natomiast wagę współczynnika określającego stopień zróżnicowania

województw w zakresie długości zlikwidowanych linii autobusowych określono na poziomie 0,2.

1/12 środków Funduszu będzie dystrybuowana adekwatnie do potrzeb regionów w zakresie zwiększenia dostępności komunikacji autobusowej uwzględniających wielkość produktu krajowego brutto na mieszkańca w województwie. Środki te zostaną rozdystrybuowane do pięciu województw o najniższym wskaźniku produktu krajowego brutto na mieszkańca.

W konsekwencji osiągnięta w ten sposób efektywność funkcjonalna algorytmu sprawi, że dystrybucja środków Funduszu obliczana za pomocą uzyskanego wzoru odzwierciedli rzeczywiste potrzeby województw mierzone wysokością przyznaných środków finansowych.

§ 1 ust. 3 projektu rozporządzenia wskazuje, że źródłem danych dla wartości użytych we wzorze, o którym mowa w ust. 2, określających powierzchnię województwa, powierzchnię Polski, liczbę mieszkańców województwa, liczbę mieszkańców Polski, wartość produktu krajowego brutto województwa, wartość produktu krajowego brutto Polski oraz dane dotyczące długości krajowej regularnej komunikacji autobusowej w województwie wyrażonej w kilometrach, są dane za ostatni rok poprzedzający rok podziału środków Funduszu, dla którego są one dostępne w Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

Długość linii krajowej regularnej komunikacji autobusowej w województwie w 2011 r. wyrażona w kilometrach będzie ustalona na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego „Transport Wyniki Działalności w 2011 r.”.

Zgodnie z § 2 projektu rozporządzenie wejdzie w życie z dniem następującym po dniu jego ogłoszenia.

Wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców został określony w pkt 7 Oceny Skutków Regulacji.

Projekt niniejszego rozporządzenia nie wymaga notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Projekt niniejszego rozporządzenia nie wymaga zaopiniowania, dokonania konsultacji albo uzgodnienia z właściwymi instytucjami i organami Unii Europejskiej lub Europejskim Bankiem Centralnym stosownie do § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt niniejszego rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego **informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej**.

Projektu rozporządzenia ~~został~~ skierowany bezpośrednio do rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów w trybie § 61 ust. 5 uchwały nr 190 Rady Ministrów Regulamin Pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006).

Przedmiotowy projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem UE.

Komentarz [p11]: Proponuje wskazać tu, czy były zgłoszenia lobbingsowe, co do zasady robi się to w raporcie z konsultacji, ale nie było konsultacji, więc nie ma raportu, a trzeba to gdzieś wskazać.

Nazwa projektu	Data sporządzenia 05.07.2019 r.
Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie szczegółowego sposobu podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w poszczególnych województwach	Źródło:
Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury	Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 1123)
Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu	Nr w wykazie prac: RD533
Pan Rafał Weber – Sekretarz Stanu	
Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Bogdan Oleksiak, Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego, tel. 22 630 12 40, e-mail: Bogdan.Oleksiak@mi.gov.pl	

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wydanie rozporządzenia wynika z art. 24 ust. 2 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Skutkuje to koniecznością określenia szczegółowego sposobu podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (dalej „Fundusz”).

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

Projekt określa szczegółowy sposób podziału środków Funduszu. Środki te będą przeznaczone na dofinansowanie uruchamianych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego deficytowych przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. W myśl art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016, z późn. zm.) organizatorami są, między innymi, jednostki samorządu terytorialnego oraz związki tych jednostek.

W projekcie rozporządzenia Rady Ministrów został określony sposób podziału środków Funduszu przez jego dysponenta. Niniejszy sposób podziału będzie stosowany do dnia 31 grudnia 2021 r.

Kwota 11/12 środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w poszczególnych województwach dzieli się na województwa przez jej przemnożenie przez wskaźnik udziału województwa w tej kwocie, obliczany według specjalnie określonego w rozporządzeniu wzoru.

Pozostałą kwotę stanowiącą 1/12 środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w poszczególnych województwach dzieli się w równych częściach na pięć województw, których wartość produktu krajowego brutto na mieszkańca w województwie jest najniższa.

Takie rozwiązanie zapewni, że 1/12 środków Funduszu będzie dystrybuowana adekwatnie do potrzeb regionów w zakresie zwiększenia dostępności komunikacji autobusowej uwzględniających wielkość produktu krajowego brutto na mieszkańca w województwie. Środki te zostaną rozdysponowane do pięciu województw, których wartość produktu krajowego brutto na mieszkańca w województwie jest najniższa.

Wagę dwóch pierwszych współczynników określonych we wzorze przyjętym w rozporządzeniu dotyczących powierzchni i liczby mieszkańców ustalono na poziomie 0,15, uznając w ten sposób stopień ich istotności w kontekście dystrybucji środków Funduszu, odzwierciedlającej realne potrzeby województw. Wadze współczynnika odnoszącego się do produktu krajowego brutto nadano wartość 0,5 przypisując jej tym samym najwyższą istotność przy podziale środków Funduszu, natomiast wagę współczynnika określającego stopień różnicowania województw w zakresie długości zlikwidowanych linii autobusowych określono na poziomie

0,2.

Wydanie przedmiotowego rozporządzenia przyczyni się do odbudowy spójnego i efektywnego systemu lokalnych połączeń autobusowych, obejmującego wszystkie regiony Polski.

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż wydanie rozporządzenia.

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

Każde państwo członkowskie samodzielnie decyduje o przyjęciu własnych rozwiązań w tym zakresie.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Pasażerowie w transporcie autobusowym w ujęciu rocznym	312 148 tys. (przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym)	Główny Urząd Statystyczny – Transport – wyniki działalności w 2017 r.	Dofinansowanie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej ze środków Funduszu przyczyni się do uruchamiania nowych linii komunikacyjnych, zwiększenia dostępności komunikacji autobusowej dla pasażerów, również na obszarach, na których komunikacja ta obecnie nie istnieje lub nie funkcjonuje w wymiarze zaspokajającym podstawowe potrzeby obywateli. Projektowana regulacja przyczyni się do zapewnienia obywatelom dojazdów do pracy, szkół i placówek zdrowia, środkami transportu publicznego.
Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego	2 808	Główny Urząd Statystyczny – Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2017	Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego mogą otrzymać dofinansowanie do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej. Dzięki temu będą oni mogli uruchamiać nowe połączenia komunikacyjne co przyczyni się do zapewnienia lepszej dostępności transportu na obszarze ich właściwości.
Operatorzy publicznego transportu zbiorowego	Przewoźnicy autobusowi wykonujący przewozy regularne – ok. 2 tys. podmiotów – szacuje się, że co najmniej 50% z nich zostanie operatorami publicznego transportu zbiorowego.	Przewoźnicy autobusowi – dane Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji	Dofinansowanie ze środków Funduszu przyczyni się do uruchamiania większej liczby przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Proponowane rozwiązania powinny zwiększyć liczbę połączeń regularnych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny, oraz liczbę przewożonych pasażerów, przy wykorzystaniu potencjału przedsiębiorców istniejących obecnie na rynku. Więcej połączeń autobusowych

pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Dofinansowanie ze środków Funduszu przyczyni się do uruchamiania większej liczby przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Proponowane rozwiązania powinny zwiększyć liczbę połączeń regularnych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny, oraz liczbę przewożonych pasażerów, przy wykorzystaniu potencjału przedsiębiorców istniejących obecnie na rynku. Więcej połączeń autobusowych oznacza więcej pracy dla przedsiębiorców i większe szanse do udziału w obsłudze rynku przewozowego.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Jw.						
Niemierzalne	sytuacja ekonomiczna i społeczna rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych	<p>Rozwój sieci autobusowego transportu publicznego ma na celu zapewnienie obywatelom dojazdów środkami transportu publicznego do miejsc ważnych z przyczyn społecznych i gospodarczych, w szczególności do pracy, szkół i placówek zdrowia. Zwiększenie siatki połączeń autobusowych stworzy możliwość zatrudnienia w dalszej okolicy, a tym samym może przyczynić się do zniwelowania wykluczenia ekonomicznego tych członków rodziny, którzy nie byli w stanie znaleźć zatrudnienia w najbliższym miejscu swojego zamieszkania.</p> <p>Mając na uwadze potrzeby przewozowe osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, organizator publicznego transportu zbiorowego organizując przewozy o charakterze użyteczności publicznej, przy udzielaniu zamówienia publicznego na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, może uwzględnić w szczególności normy jakości i powszechną dostępność świadczonych usług, w tym m.in. rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące dogodnej obsłudze pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Ponadto w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawieranej przez organizatora publicznego transportu zbiorowego z operatorem, określa się m.in. wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej.</p> <p>W związku z powyższym zwiększenie liczby połączeń komunikacyjnych realizowanych w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie stanowiło znaczne ułatwienie dla osób niepełnosprawnych i starszych.</p> <p>Dodatkowo należy wskazać, że wśród kryteriów, na podstawie których wojewoda będzie dokonywał podziału środków Funduszu na organizatorów na podstawie projektowanego rozporządzenia, będzie realizacja potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie dostępu do przewozów na liniach komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej.</p>						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie będzie miało pozytywny wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość oraz będzie miało pozytywny wpływ na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych oraz 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: ułatwienie uzyskania stosownych zezwoleń	<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:

9. Wpływ na rynek pracy

Projekt będzie miał wpływ na rynek pracy. Podstawowym celem wprowadzonych rozwiązań, przez dofinansowanie przewozów autobusowych organizowanych przez samorzady, jest zwiększenie mobilności obywateli, w szczególności zapewnienie im możliwości dojazdów środkami transportu publicznego do miejsc ważnych z przyczyn społecznych i gospodarczych, w tym do pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input 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
--	--	---

Omówienie wpływu

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na pozostałe obszary.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

W projekcie rozporządzenia określono, że wejdzie ono w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

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

Osiągnięcie efektu nastąpi bezpośrednio po wejściu w życie projektowanego rozporządzenia.

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

Nie dotyczy

