

UZASADNIENIE

Podstawą do wydania rozporządzenia Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej jest art. 30 ust. 4 ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027 (Dz. U. z 2025 r. poz. 1733 i 1844 oraz z 2026 r. poz. 912), zwanej dalej „ustawą”.

Celem powstania projektowanego rozporządzenia jest stworzenie programu pomocowego regulującego zasady udzielania pomocy publicznej w zakresie obiektów kolejowej infrastruktury usługowej w ramach regionalnego programu Fundusze Europejskie dla Śląska na lata 2021-2027, zwanego dalej: „program FE SL 2021-2027”. Dnia 30 marca 2026 r. KE opublikowała *Rozporządzenie Komisji (UE) 2026/562 z dnia 16 marca 2026 r. uznające niektóre rodzaje kategorii pomocy w sektorach transportu kolejowego, transportu wodnego śródlądowego i transportu multimodalnego za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 91, 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej* (Dz. Urz. UE L z 30.03.2026, str. 37), zwane dalej: „rozporządzeniem 2026/562”. Rozporządzenie 2026/562 ma na celu ułatwienie przyznawania pomocy na promowanie mniej szkodliwych dla środowiska rozwiązań transportowych (aby osiągnąć cel Unii w zakresie neutralności klimatycznej do 2050 r. potrzebna jest gruntowna ekologiczna i cyfrowa transformacja wszystkich rodzajów europejskiego transportu). Określa kategorie pomocy na rzecz bardziej zrównoważonych rodzajów transportu (pomoc na rzecz kolei, żeglugi śródlądowej i transportu multimodalnego), które mają ograniczony potencjał zakłócenia konkurencji uznając te kategorie pomocy państwa za zgodne z rynkiem wewnętrznym i zwalniając je z wymogu uprzedniego zgłoszenia i zatwierdzenia przez Komisję. Jest to zgodne z podejściem Komisji, aby skoncentrować się na większej i szybszej realizacji celów przy jednoczesnym zmniejszeniu nadmiernych obciążeń administracyjnych.

Rozporządzenie określa zasady udzielania przedsiębiorcom pomocy inwestycyjnej na obiekty kolejowej infrastruktury usługowej na podstawie art. 12 rozporządzenia 2026/562. Ponieważ projekty przewidujące budowę, modernizację i odnowienie kolejowej infrastruktury usługowej będą realizowane w ramach programu FE SL 2021-2027, a art. 12 ust. 2 rozporządzenia 2026/562 wskazuje, że taka pomoc może być przyznawana wyłącznie na podstawie programu pomocy (a nie jako pomoc *ad hoc*), konieczne jest stworzenie podstawy prawnej w postaci programu dla udzielania pomocy w tym zakresie. Program jest skierowany wyłącznie do przedsiębiorców prowadzących działalność na terenie województwa śląskiego ponieważ pozostałe instytucje zarządzające regionalnymi programami na lata 2021-2027 nie wyraziły zainteresowania udzielaniem wsparcia na podstawie przedmiotowego programu pomocy.

Celem przedmiotowej regulacji jest umożliwienie wspierania rozwoju społecznego i gospodarczego województwa śląskiego przez wsparcie przedsiębiorców realizujących inwestycje z zakresu kolejowej infrastruktury usługowej. Wsparcie inwestycji w kolejową infrastrukturę usługową odpowiada na występującą na rynku niedoskonałość polegającą na ograniczonej dostępności wyspecjalizowanych obiektów utrzymania i obsługi taboru kolejowego, których budowa wymaga wysokich nakładów inwestycyjnych i charakteryzuje się długim okresem zwrotu. Jednocześnie rozwój przewozów

kolejowych, inwestycje w nowoczesny tabor oraz rosnące zapotrzebowanie na usługi utrzymaniowe zwiększają popyt na tego rodzaju infrastrukturę, który w wielu przypadkach przewyższa dostępne moce obsługowe. Przedmiotowy program pomocowy umożliwi realizację inwestycji udostępnianych na otwartych, przejrzystych i niedyskryminujących zasadach, wspierając rozwój konkurencji i koordynację transportu zgodnie z założeniami projektu rozporządzenia.

W § 1 projektu rozporządzenia określony został przedmiotowy zakres projektowanej regulacji oraz przywołana została unijna podstawa prawna dla jego przyjęcia - rozporządzenie 2026/562. Rozporządzenie 2026/562 określa kategorie pomocy oraz warunki, na jakich przyznawana pomoc na rzecz koordynacji transportu, o której mowa w art. 93 Traktatu, jest zgodna z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 93 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zwanego dalej „TFUE”, oraz wyłączona z wymogu zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 TFUE. Projekt rozporządzenia reguluje szczegółowe przeznaczenie, warunki i tryb udzielania pomocy na budowę, modernizację lub odnowienie obiektów kolejowej infrastruktury usługowej na podstawie art. 12 rozporządzenia 2026/562.

W § 2 projektu rozporządzenia wyszczególnione zostały tzw. wyłączenia przedmiotowe – sektory oraz rodzaje działalności gospodarczej, które są wyłączone z zakresu stosowania projektowanego rozporządzenia. Określenia zakresu ww. wyłączeń dokonano przez odesłanie do przepisów rozporządzenia 2026/562, które w sposób szczegółowy wskazują te wyłączenia.

W § 3 projektu rozporządzenia umieszczono słowniczek najważniejszych pojęć, którymi posłużono się w rozporządzeniu, tj. definicje: obiektu kolejowej infrastruktury usługowej i przedsiębiorcy. W powyższym zakresie projekt rozporządzenia odwołuje się do właściwych przepisów rozporządzenia 2026/562.

Przepis § 4 projektu rozporządzenia określa wyłączenie podmiotowe obejmujące podmioty, na których ciąży obowiązek zwrotu pomocy publicznej wynikający z decyzji Komisji Europejskiej, uznającej taką pomoc za niezgodną z prawem oraz z rynkiem wewnętrznym. Warunek ten stanowi realizację normy określonej w art. 1 ust. 2 lit. a rozporządzenia 2026/562.

W § 5 projektu rozporządzenia wskazano podmiot udzielając pomocy na podstawie projektowanego rozporządzenia – jest nim Instytucja Zarządzająca programem Fundusze Europejskie dla Śląskiego 2021-2027.

W § 6 projektu rozporządzenia wskazano, że pomoc ma na celu wspieranie rozwoju gospodarczego i społecznego województwa śląskiego oraz jest udzielana na budowę, modernizację lub odnowienie, w tym wymianę, obiektów kolejowej infrastruktury usługowej. Obowiązek zawarty w pierwszej części normy prawnej wynika z regulacji dotyczących funduszy strukturalnych. Środki z programu FE SL 2021-2027 są przeznaczane na rozwój województwa śląskiego i konieczne jest, aby pomoc udzielona z tych środków przyczyniała się do rozwoju tego województwa. Druga część przepisu wskazuje na cele, jakie mają realizować projekty wspierane środkami programu FE SL 2021-2027. Dodatkowo w § 6 ust. 2 projektowanego rozporządzenia wskazano, że pomoc jest udzielana właścicielom lub operatorom obiektów kolejowej infrastruktury usługowej. W § 6 ust. 3 projektu rozporządzenia dodatkowo wskazano na konieczność stosowania przepisów art. 12 ust. 8–10 rozporządzenia 2026/562 dotyczących

udostępniania infrastruktury oraz udzielania koncesji i powierzania. W art. 12 ust. 8 rozporządzenia 2026/562 wskazano, iż dostęp do infrastruktury jest otwarty, przejrzysty i niedyskryminacyjny i musi być zapewniony wszystkim użytkownikom zgodnie z przepisami sektorowymi, w tym z *dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego* (Dz. U. L 343 z 14.12.2012, str. 32). Zgodnie z art. 12 ust. 9 wszelkie koncesje lub inne formy powierzenia osobie trzeciej budowy, modernizacji, obsługi lub wynajmu obiektu infrastruktury objętego pomocą muszą być udzielane na zasadach konkurencji, przejrzystości, niedyskryminacji oraz bezwarunkowo. Natomiast art. 12 ust. 10 rozporządzenia 2026/562 określa warunki udzielania zezwolenia na eksploatację obiektu dla sytuacji, w której właściciel, podmiot zarządzający i dowolny użytkownik końcowy obiektu infrastruktury objętego pomocą są częścią tego samego przedsiębiorstwa lub są przedsiębiorstwami powiązanymi w rozumieniu załącznika I do rozporządzenia 2026/562. W takim przypadku zezwolenia na eksploatację obiektu udziela się na podstawie otwartej, konkurencyjnej, przejrzystej i niedyskryminacyjnej procedury, w której mogą uczestniczyć ewentualne przedsiębiorstwa powiązane.

W § 7 pkt 1 projektu rozporządzenia zawarto regulację stanowiącą, że pomoc jest udzielana w formie dotacji. Przepis § 7 pkt 2 projektu rozporządzenia określa koszty kwalifikowalne, które będą mogły zostać objęte pomocą. Kosztami kwalifikowalnymi w ramach projektowanego rozporządzenia są koszty, o których mowa w art. 12 ust. 3 rozporządzenia 2026/562, tj. koszty inwestycji w rzeczowe aktywa trwałe (stacjonarne i ruchome) oraz wartości niematerialne i prawne bezpośrednio związane z budową, modernizacją oraz odnowieniem danego obiektu. Koszty inwestycji obejmują zagospodarowanie powierzchni, urządzenia stacjonarne oraz urządzenia używane na potrzeby operacyjne obiektu znajdujące się w obiekcie, a także urządzenia i oprogramowanie informatyczne i cyfrowe na potrzeby świadczenia usług związanych z transportem. Za kwalifikowalne uznaje się również koszty wynikające ze studiów wykonalności i studiów topologicznych, jak również koszty planowania i instalacji. Przepis § 7 pkt 2 odsyła również do wyłączenia w zakresie kosztów kwalifikowalnych, które obejmuje koszty związane z działalnością pozatransportową.

Przepis § 8 ust. 1 projektu rozporządzenia określa zasady wyliczania dopuszczalnej wartości pomocy udzielanej na podstawie projektowanego rozporządzenia. Dopuszczalną wartość pomocy ustala się zgodnie z art. 12 ust. 5 i 6 rozporządzenia 2026/562 i nie może ona przekroczyć niższego z następujących progów:

a) różnicy między kosztami kwalifikowalnymi a sumą zdyskontowanego zysku operacyjnego z inwestycji w jej ekonomicznym cyklu życia oraz zdyskontowanej wartości końcowej tej inwestycji (na koniec ekonomicznego cyklu życia inwestycji). Zdyskontowany zysk operacyjny i wartość końcową odlicza się od kosztów kwalifikowalnych *ex ante* na podstawie rozsądnych prognoz albo *ex post* przy użyciu mechanizmu wycofania. Dopuszczalna wartość pomocy może zezwalać na osiągnięcie rozsądnego zysku, który ustala się w odniesieniu do typowego zysku dla danego sektora i typu projektu;

b) 50% kosztów kwalifikowalnych.

Zgodnie z art. 12 ust. 6 rozporządzenia 2026/562, w przypadku pomocy nieprzekraczającej kwoty 5 mln euro na projekt, sposób określania dopuszczalnej wartości pomocy, którym mowa w art. 12 ust. 5 rozporządzenia 2026/562 nie będzie miał zastosowania, a pomoc będzie mogła zostać przyznana do maksymalnej intensywności pomocy wynoszącej 50% kosztów kwalifikowalnych.

Zgodnie z § 8 ust. 2 projektu rozporządzenia, w przypadku obiektów położonych wzdłuż TEN-T, intensywność pomocy (tj. kwota pomocy brutto, wyrażona jako odsetek kosztów kwalifikowalnych, przed potrąceniem podatku lub innych opłat) będzie mogła zostać zwiększona o maksymalnie 10 punktów procentowych. W § 8 ust. 3 projektu rozporządzenia wskazano, iż do obliczania kwoty pomocy i kosztów kwalifikowalnych stosuje się art. 7 ust. 1 oraz ust. 4 rozporządzenia 2026/562. Wskazany przepis art. 7 ust. 1 rozporządzenia 2026/562 zakłada konieczność stosowania do obliczania wartości pomocy i kosztów kwalifikowalnych kwot przed potrąceniem podatku lub innych opłat; jasne, szczegółowe i aktualne dokumentowanie kosztów kwalifikowalnych oraz możliwość obliczania wysokości kosztów kwalifikowalnych w oparciu o uproszczone metody rozliczania kosztów. Dodatkowo odesłanie do art. 7 ust. 4 rozporządzenia 2026/562 wskazuje na konieczność dyskontowania kwoty pomocy oraz kosztów kwalifikowalnych, w sytuacji gdy pomoc jest wypłacana w ratach.

W § 9 projektu rozporządzenia zawarte jest odwołanie do art. 8 rozporządzenia 2026/562 dotyczącego kumulacji pomocy. Zgodnie z treścią przepisu, projekt, który otrzymuje wsparcie stanowiące pomoc publiczną, może być finansowany z różnych źródeł, pod warunkiem że:

- 1) środki stanowiące pomoc publiczną będą dotyczyły różnych kosztów kwalifikowalnych, które da się wyodrębnić w ramach projektu;
- 2) jeśli wsparcie z różnych źródeł będzie odnosiło się do tych samych kosztów kwalifikowalnych stanowiących pomoc publiczną, kumulacja kosztów nie spowoduje przekroczenia progów intensywności pomocy lub maksymalnych wartości pomocy.

Przepis § 10 projektu rozporządzenia wskazuje na obowiązek notyfikacji Komisji Europejskiej w przypadku indywidualnej pomocy inwestycyjnej przyznanej w ramach programu na budowę, modernizację lub odnowienie obiektów kolejowej infrastruktury usługowej, która przekracza równowartość 30 mln euro na projekt. Z uwagi na fakt, iż projekty o dużych rozmiarach i znaczącej wartości pomocy wiążą się z większym ryzykiem zakłócenia konkurencji, istnieje obowiązek notyfikacji takiej pomocy Komisji Europejskiej w celu oceny, czy korzyści wynikające z jej udzielenia przeważają nad zakłóceniem konkurencji.

W § 11 projektu rozporządzenia uregulowano kwestie związane z efektem zachęty oraz trybem składania wniosku o dofinansowanie projektu, zwanego dalej „wnioskiem”, jego treści, jak również trybem zawarcia umowy o dofinansowanie projektu. Zgodnie z treścią przepisu zawartego w § 11 ust. 1 projektu rozporządzenia, warunkiem udzielania pomocy przedsiębiorcy jest złożenie wniosku do podmiotu udzielającego pomocy, zgodnie z art. 6 ust. 2 rozporządzenia 2026/562. Przepis art. 6 ust. 2 rozporządzenia 2026/562 zawiera dwie normy. Pierwsza z nich, zawarta w zdaniu pierwszym tego przepisu wskazuje, że wniosek powinien być złożony przed rozpoczęciem prac. Rozpoczęcie prac w rozumieniu art. 2 lit. cc rozporządzenia 2026/562 oznacza rozpoczęcie robót budowlanych związanych

z inwestycją lub pierwsze prawnie wiążące zobowiązanie do zamówienia urządzeń lub – w przypadku przejęć – moment nabycia aktywów bezpośrednio związanych z nabytym zakładem, niezależnie od tego co nastąpi najpierw. Norma zawarta w zdaniu drugim określa natomiast katalog informacji, jakie powinien zawierać wniosek. W § 11 ust. 2 projektu rozporządzenia wskazano, że do wniosku przedsiębiorca załącza dokumenty przygotowane zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 37 ust. 6 *ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej* (Dz. U. z 2026 r. poz. 500) niezbędne m.in. do weryfikacji spełnienia warunków dotyczących kumulacji pomocy. W § 11 ust. 3 projektu rozporządzenia uregulowano kwestię związaną z ostatnim etapem w ramach trybu udzielania pomocy – podpisaniem umowy o dofinansowanie projektu, w rozumieniu art. 2 pkt 32 ustawy.

W § 12 projektu rozporządzenia określono okres udzielania pomocy – 31 grudnia 2030 r. Termin ten wynika z okresu kwalifikowalności programu FE SL 2021-2027.

W § 13 określono termin wejścia w życie projektowanego rozporządzenia. Proponuje się, żeby projektowane rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowane przepisy są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie nakłada na podmioty objęte jego oddziaływaniem dodatkowych obowiązków, a jedynie reguluje warunki przyznawania pomocy publicznej.

Projekt nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu przepisów *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej w tym zakresie.

Projekt rozporządzenia nie wymaga notyfikacji Komisji Europejskiej w trybie ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej. Rozporządzenie jest zgodne z obowiązującymi regulacjami Unii Europejskiej w tym zakresie. Zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. a rozporządzenia 2026/562 konieczne będzie przekazanie Komisji Europejskiej, w terminie 20 dni roboczych od dnia wejścia w życie projektowanego rozporządzenia, skróconych informacji na temat przedmiotowego programu pomocowego.

Projekt nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Stosownie do art. 5 *ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. z 2026 r. poz. 936) projektowane rozporządzenie zostało udostępnione w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z chwilą przekazania projektu do uzgodnień z członkami Rady Ministrów.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej w sprawie udzielania pomocy inwestycyjnej na budowę, modernizację lub odnowienie obiektów kolejowej infrastruktury usługowej w ramach programu Fundusze Europejskie dla Śląskiego 2021-2027 Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Jan Szyszko, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Justyna Grucelska-Zenc, justyna.grucelska-zenc@mfi.pr.gov.pl, tel. 22 273 85 64	Data sporządzenia 28.08.2026 r. Źródło: art. 30 ust. 4 ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027 (Dz. U. z 2025 r. poz. 1733 i 1844 oraz z 2026 r., poz. 912) Nr w wykazie prac: 139
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Brak podstawy prawnej w prawie krajowym do udzielania w ramach programu Fundusze Europejskie dla Śląskiego 2021-2027 pomocy inwestycyjnej na budowę, modernizację lub odnowienie kolejowej infrastruktury usługowej, o której mowa w art. 12 rozporządzenia Komisji (UE) 2026/562 z dnia 16 marca 2026 r. uznającego niektóre rodzaje kategorii pomocy w sektorach transportu kolejowego, transportu wodnego śródlądowego i transportu multimodalnego za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 91, 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L z 30.03.2026, str. 37), dalej: „rozporządzenie 2026/562”. Wsparcie inwestycji w kolejową infrastrukturę usługową odpowiada na występującą na rynku niedoskonałość polegającą na ograniczonej dostępności wyspecjalizowanych obiektów utrzymania i obsługi taboru kolejowego, których budowa wymaga wysokich nakładów inwestycyjnych i charakteryzuje się długim okresem zwrotu. Jednocześnie rozwój przewozów kolejowych, inwestycje w nowoczesny tabor oraz rosnące zapotrzebowanie na usługi utrzymaniowe zwiększają popyt na tego rodzaju infrastrukturę, który w wielu przypadkach przewyższa dostępne moce obsługowe. Program pomocowy umożliwi realizację inwestycji udostępnianych na otwartych, przejrzystych i niedyskryminujących zasadach, wspierając rozwój konkurencji i koordynację transportu zgodnie z założeniami projektu rozporządzenia.

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

Zapewnienie podstawy prawnej do udzielania pomocy inwestycyjnej na budowę, modernizację lub odnowienie kolejowej infrastruktury usługowej w ramach programu Fundusze Europejskie dla Śląskiego 2021-2027, dalej: „programu FE SL 2021-2027” na podstawie rozporządzenia 2026/562 umożliwi udzielanie pomocy przedsiębiorcom (tj. podmiotom, które prowadzą działalność gospodarczą w rozumieniu przepisów o pomocy publicznej) bez konieczności jej notyfikacji Komisji Europejskiej. Pomoc będzie udzielana w formie dotacji przez Instytucję Zarządzającą programem Fundusze Europejskie dla Śląskiego 2021-2027. Wprowadzenie przedmiotowej regulacji będzie stanowiło jeden z elementów wdrażania programu FE SL 2021-2027. Program ten ma na celu wspieranie rozwoju gospodarczego i społecznego województwa śląskiego i stanowi jeden z bodźców rozwojowych tego regionu. Pomoc udzielana na podstawie projektowanej regulacji umożliwi efektywne wykorzystanie środków przeznaczonych na cele rozwojowe w województwie śląskim podczas siedmioletniego okresu programowania.

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

Wymóg zgodności krajowych programów pomocowych niepodlegających notyfikacji Komisji Europejskiej z rozporządzeniem 2026/562 jest jednolity dla wszystkich krajów członkowskich.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy jako beneficjenci (właściciele oraz operatorzy obiektów kolejowej infrastruktury usługowej)	Przedsiębiorcy na terenie województwa śląskiego (poza przypadkami wskazanymi w projektowanym rozporządzeniu)	Sprawozdawczość programu FE SL 2021-2027	Umożliwienie wnioskowania o pomoc publiczną przez przedsiębiorców (właścicieli oraz operatorów obiektów kolejowej infrastruktury usługowej) realizujących inwestycje w zakresie budowy, modernizacji lub odnowienia obiektów kolejowej infrastruktury usługowej.
Podmiot udzielający pomocy - Instytucja Zarządzająca programem FE SL 2021-2027	1	Program FE SL 2021-2027 oraz sprawozdawczość programu FE SL 2021-2027	Umożliwienie udzielania pomocy przedsiębiorcom (właścicielom oraz operatorom obiektów kolejowej infrastruktury usługowej) na inwestycje w zakresie budowy, modernizacji lub odnowienia obiektów kolejowej infrastruktury usługowej.
(dodaj/usuń)			
(dodaj/usuń)			
(dodaj/usuń)			

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

Projekt rozporządzenia zostanie przekazany do zaopiniowania przez Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów oraz – w ramach konsultacji publicznych – Instytucjom Zarządzającym regionalnymi programami, KWRiST oraz reprezentatywnym przedstawicielom organizacji społeczno-gospodarczych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

[illegible]

Źródła finansowania	Zasadniczym źródłem finansowania pomocy udzielonej na podstawie projektowanego rozporządzenia będą środki z programu FE SL 2021-2027 – środki Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji. W niektórych sytuacjach nie da się wykluczyć finansowania pewnej części pomocy z budżetu państwa, jednakże przypadki takie będą stanowiły wyjątek. Kwota pomocy w części wkładu finansowego z budżetu państwa, w przypadku zaistnienia takiej sytuacji, będzie zawierać się w kwocie ujętej w kontrakcie terytorialnym. Ewentualne wydatki z budżetu państwa będą zawierały się w limicie wydatków właściwego dysponenta części budżetowej przewidzianych corocznie w ustawie budżetowej, bez generowania dodatkowych wydatków budżetu państwa. Indykatywny budżet programu wynosi ok. 75 mln zł do dnia 31 grudnia 2030 r.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Pomoc udzielana na warunkach i w trybie określonym w projektowanym rozporządzeniu będzie finansowana ze środków Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji w ramach programu FE SL 2021-2027, zgodnie z przyjętymi zasadami przepływów finansowych w ramach perspektywy finansowej 2021-2027. W związku z faktem, że tempo wykorzystywania środków (udzielania pomocy) uzależnione będzie od harmonogramu realizacji projektów dofinansowanych na podstawie projektowanego rozporządzenia, nie jest możliwe określenie, jakie kwoty pomocy będą przypadały na poszczególne lata obowiązywania programu.

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 (ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Pomoc udzielana w ramach projektowanego rozporządzenia będzie miała pozytywny wpływ na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki ze względu na podniesienie konkurencyjności przedsiębiorców. Dzięki wprowadzeniu przedmiotowych przepisów przedsiębiorcy z województwa śląskiego będą mieli zapewnioną możliwość otrzymywania pomocy do dnia 31 grudnia 2030 r.						

	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Pomoc udzielana w ramach projektowanego rozporządzenia będzie miała pozytywny wpływ na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki ze względu na podniesienie konkurencyjności przedsiębiorców. Dzięki wprowadzeniu przedmiotowych przepisów przedsiębiorcy z województwa śląskiego będą mieli zapewnioną możliwość otrzymywania pomocy do dnia 31 grudnia 2030 r.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Utrzymanie zatrudnienia w gospodarce narodowej, zmniejszenie skali spadku dochodów gospodarstw domowych.
	(dodaj/usuń)	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie może mieć pozytywny wpływ na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych i starszych.	

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☒ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

☐ tak
☐ nie
☐ nie dotyczy

☐ zmniejszenie liczby dokumentów
☐ zmniejszenie liczby procedur
☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy
☐ inne:

☐ zwiększenie liczby dokumentów
☐ zwiększenie liczby procedur
☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
☐ inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

☐ tak
☐ nie
☐ nie dotyczy

Projektowane rozporządzenie nie wprowadza żadnych dodatkowych obciążeń regulacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Wsparcie w ramach projektowanej regulacji będzie oddziaływać pozytywnie na rozwój gospodarczy i społeczny województwa śląskiego poprzez pobudzanie aktywności inwestycyjnej, rozwój rynku usług kolejowych, tworzenie nowych miejsc pracy oraz wzrost zapotrzebowania na wysoko wykwalifikowane kadry techniczne. W warunkach województwa śląskiego dodatkowe znaczenie ma możliwość zagospodarowania terenów przemysłowych oraz tworzenia alternatywnych miejsc zatrudnienia w sektorach związanych z nowoczesną i niskoemisyjną gospodarką, co wpisuje się w cele Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☒ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Udzielanie pomocy inwestycyjnej na kolejową infrastrukturę usługową w ramach programu FE SL 2021-2027 przyczyni się do maksymalizacji wydatkowania środków przeznaczonych na realizację działań wynikających z dokumentów programowych programu FE SL 2021-2027. Projektowana regulacja będzie miała pozytywny wpływ zarówno na przewozy pasażerskie, jak i towarowe poprzez zwiększenie dostępności infrastruktury utrzymaniowej, poprawę dyspozycyjności taboru, skrócenie czasu napraw oraz podniesienie niezawodności usług transportowych. Przyczyni się ona również do wzrostu konkurencyjności transportu kolejowego względem transportu drogowego, zwiększenia dostępności komunikacyjnej oraz rozwoju zrównoważonej mobilności.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Efekty projektu zostaną zbadane przy pomocy ewaluacji <i>ex-post</i> w ramach programu FE SL 2021-2027. Zastosowanie będą miały mierniki w postaci osiągniętych wskaźników monitoringowych.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Nie dotyczy		