



SENAT
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X KADENCJA

Warszawa, dnia 26 kwietnia 2022 r.

Druk nr 679 S

SPRAWOZDANIE

KOMISJI USTAWODAWCZEJ,
KOMISJI NAUKI, EDUKACJI I SPORTU

oraz

KOMISJI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO I ADMINISTRACJI PAŃSTWOWEJ

o projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo oświatowe (druk nr 679)

Marszałek Senatu w dniu 31 marca 2022 r. skierował do Komisji Ustawodawczej, Komisji Nauki, Edukacji i Sportu oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo oświatowe w celu rozpatrzenia go w pierwszym czytaniu.

Komisje na wspólnym posiedzeniu w dniu 26 kwietnia 2022 r. rozpatrzyły w pierwszym czytaniu przedstawiony przez wnioskodawców projekt ustawy, wprowadziły do niego poprawkę i wnoszą o przyjęcie przez Senat jednolitego, załączonego projektu ustawy oraz projektu uchwały w sprawie wniesienia do Sejmu tego projektu ustawy.

Przewodniczący Komisji
Ustawodawczej
(-) Krzysztof Kwiatkowski

Przewodniczący Komisji
Nauki, Edukacji i Sportu
(-) Kazimierz Wiatr

Przewodniczący Komisji
Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej
(-) Zygmunt Frankiewicz

UCHWAŁA
SENATU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

z dnia

w sprawie wniesienia do Sejmu projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo oświatowe

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., Senat wnosi do Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo oświatowe.

Jednocześnie upoważnia panią senator Magdalenę Kochan do reprezentowania Senatu w pracach nad projektem.

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo oświatowe

Art. 1. W ustawie z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2021 r. poz. 1082 oraz z 2022 r. poz. 655) w art. 39a ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Zwrot kosztów jednorazowego przewozu następuje w wysokości określonej według wzoru:

$$\text{koszt} = (a-b) \times c$$

gdzie:

- a – liczba kilometrów przewozu drogami publicznymi z miejsca zamieszkania do przedszkola, oddziału przedszkolnego w szkole podstawowej, innej formy wychowania przedszkolnego, ośrodka rewalidacyjno-wychowawczego, szkoły podstawowej albo szkoły ponadpodstawowej, a także przewozu rodzica z tego miejsca do miejsca zamieszkania lub miejsca pracy, i z powrotem,
- b – liczba kilometrów przewozu drogami publicznymi z miejsca zamieszkania rodzica do miejsca pracy i z powrotem, jeżeli nie wykonywałby przewozu, o którym mowa w lit. a,
- c – stawka za 1 kilometr przebiegu pojazdu.

3. Stawkę za 1 kilometr przebiegu pojazdu określa rada gminy, w drodze uchwały, przy czym stawka ta nie może być niższa niż określona w przepisach wydanych na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 180 i 209).”.

Art. 2. Strony umowy, o której mowa w art. 39a ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, dostosują postanowienia umowy do przepisów ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Celem projektu ustawy jest wprowadzenie zmian w systemie zwrotu kosztów dowozu dzieci, młodzieży i uczniów z niepełnosprawnościami do przedszkoli, szkół i innych placówek oświatowych.

W aktualnym stanie prawnym rodzicom przysługuje zwrot kosztów przewozu dzieci, młodzieży i uczniów w oparciu o algorytm sformułowany w art. 39a ust. 2 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, w którym jedną z decydujących zmiennych jest średnia cena jednostki paliwa w danej gminie właściwego dla danego pojazdu, którą określa na każdy rok szkolny rada gminy. Zmienność cen paliwa, a zwłaszcza ich wzrost, powoduje, że rodzice realizujący dowóz dzieci i młodzieży do placówek oświatowych nie otrzymują zwrotu kosztów paliwa w rzeczywistym ich wymiarze. Nie otrzymują także zwrotu innych kosztów eksploatacji pojazdu używanego do realizacji tego świadczenia.

Projekt ustawy przewiduje modyfikację art. 39a ust. 2 ustawy – Prawo oświatowe, zgodnie z którą zwrot kosztów jednorazowego przewozu następowalby w wysokości określonej według wzoru:

$koszt = (a-b) \times c$, w którym poszczególne symbole oznaczają:

- a – liczbę kilometrów przewozu drogami publicznymi z miejsca zamieszkania do przedszkola, oddziału przedszkolnego w szkole podstawowej, innej formy wychowania przedszkolnego, ośrodka rewalidacyjno-wychowawczego, szkoły podstawowej albo szkoły ponadpodstawowej, a także przewozu rodzica z tego miejsca do miejsca zamieszkania lub miejsca pracy, i z powrotem,
- b – liczbę kilometrów przewozu drogami publicznymi z miejsca zamieszkania rodzica do miejsca pracy i z powrotem, jeżeli nie wykonywałby przewozu, o którym mowa w lit. a,
- c – stawkę za 1 kilometr przebiegu pojazdu.

Stawkę za 1 kilometr przebiegu pojazdu określać będzie rada gminy, w drodze uchwały, przy czym stawka ta nie będzie mogła być niższa niż określona w przepisach wydanych na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Zgodnie z wydanym na podstawie tego przepisu rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2002 r. w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów

niebędących własnością pracodawcy, koszty używania pojazdów do celów służbowych pokrywa pracodawca według stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdu, które nie mogą być wyższe niż:

- 1) dla samochodu osobowego:
 - a) o pojemności skokowej silnika do 900 cm³ – 0,5214 zł,
 - b) o pojemności skokowej silnika powyżej 900 cm³ – 0,8358 zł,
- 2) dla motocykla – 0,2302 zł,
- 3) dla motoroweru – 0,1382 zł.

Proponowana zmiana ma przyczynić się do zmniejszenia dysproporcji pomiędzy ponoszonymi, a refundowanymi kosztami dowozu. Zmiana systemu zwrotu kosztów jest koniecznym wsparciem dla rodziców, bez którego wielu z nich nie będzie w stanie realizować dowozu swoich dzieci do placówek oświatowych. W takiej sytuacji gmina będzie obowiązana do zorganizowania specjalistycznych usług transportowych, które nie wszędzie są osiągalne, a tam gdzie są wykonywane niejednokrotnie wymagają od gminy poniesienia kosztów znacząco wyższych niż refundacja oferowana rodzicom.

W projekcie ustawy zaproponowano, aby strony umowy, o której mowa w art. 39a ust. 4 ustawy – Prawo oświatowe dostosowały postanowienia umów do nowych regulacji, w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie nowelizacji.

Przewiduje się, że projektowana ustawa wejdzie w życie z zachowaniem standardowej *vacatio legis*, czyli po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Oczekiwane skutki społeczne, gospodarcze i finansowe są przedstawione w ocenie skutków regulacji. Nadesłane w ramach konsultacji opinie i uwagi są zamieszczone na senackiej stronie internetowej.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Tytuł projektu: *ustawa o zmianie ustawy – Prawo oświatowe*

Data sporządzenia: 26 kwietnia 2022 r.

Przedstawiciel wnioskodawcy:

Senator Magdalena Kochan

Źródło: inicjatywa komisji

Osoby odpowiedzialne za projekt w Biurze Legislacyjnym:

Iwona Kozera-Rytel, główny legislator, tel. 22 694 9338

w zakresie OSR:

Marian Fałek, główny ekspert, tel. 22 694 9082

Nr druku: 679, 679 S

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

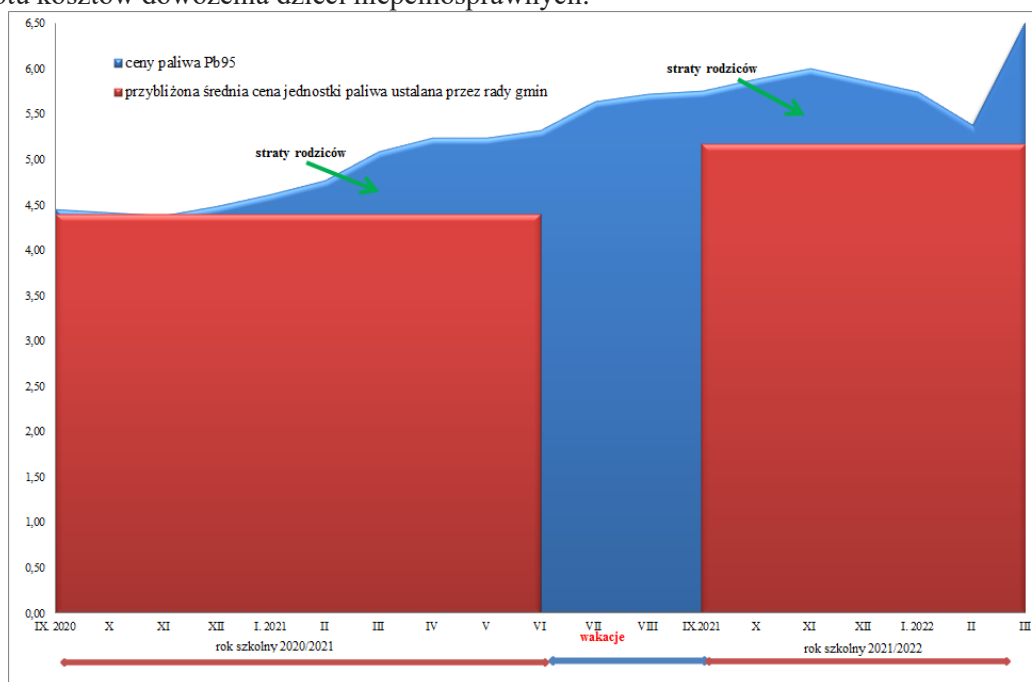
1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W aktualnym stanie prawnym obowiązkiem gminy jest zapewnienie dzieciom z niepełnosprawnościami bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu do najbliższego przedszkola, szkoły podstawowej lub do ośrodka umożliwiającego realizację obowiązku przedszkolnego lub szkolnego, albo zwrot kosztów przejazdu ucznia i opiekuna na zasadach określonych w umowie zawartej między organem wykonawczym gminy a rodzicami lub opiekunami, jeżeli dowożenie zapewniają rodzice lub opiekunowie.

W dniu 3 grudnia 2019 r. weszła w życie ustawa określająca kryteria ustalania kosztów przejazdu dziecka i opiekuna, które są zwracane osobom dowożącym dzieci niepełnosprawne do szkoły lub przedszkola. W aktualnym stanie prawnym rodzicom (opiekunom) przysługuje zwrot kosztów przewozu dzieci, młodzieży i uczniów w oparciu o algorytm sformułowany w art. 39a ust. 2 *ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe*, w którym jedną z decydujących zmiennych jest średnia cena jednostki paliwa w danej gminie, właściwego dla danego pojazdu, którą określa na każdy rok szkolny rada gminy. Przy obliczaniu kosztu przewozu trzeba też uwzględnić średnie zużycie paliwa na 100 kilometrów dla danego pojazdu według danych producenta pojazdu. Zwrot kosztów następuje na podstawie umowy zawartej między organem wykonawczym jednostki samorządu terytorialnego a rodzicami (opiekunami).

Średnią cenę jednostki paliwa w gminie określa na każdy rok szkolny rada gminy. Problem wynikający z ustalonej przepisami ustawy formuły zwrotu kosztów polega na tym, że zmienność kształtowania się ceny paliwa (jej wzrost), powoduje, że rodzice realizujący dowóz dzieci i młodzieży do placówek oświatowych nie otrzymują zwrotu kosztów poniesionych na zakup paliwa w rzeczywistym ich wymiarze.

Wykres nr 1: Ceny paliwa i przybliżona średnia ceny jednostki paliwa ustalana przez rady gmin jako podstawy wyliczenia zwrotu kosztów dowożenia dzieci niepełnosprawnych.



Źródło: Obliczenia własne; dane źródłowe: uchwały rad gmin wybranych losowo, średnie ceny paliw <https://www.autocentrum.pl/paliwa/ceny-paliw/>

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

Rekomenduje się projekt *ustawy o zmianie ustawy – Prawo oświatowe*, w którym proponuje się dokonać zmiany formuły wyliczania wysokości zwrotu poniesionych kosztów przez rodziców z tytułu dowożenia dziecka niepełnosprawnego do placówki oświatowej. Proponuje się, aby zwrot kosztów jednorazowego przewozu następował w wysokości określonej według wzoru:

$$\text{koszt} = (a-b) \times c$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

- **a** – liczbę kilometrów przewozu drogami publicznymi z miejsca zamieszkania do przedszkola, oddziału przedszkolnego w szkole podstawowej, innej formy wychowania przedszkolnego, ośrodka rewalidacyjno-wychowawczego, szkoły podstawowej albo szkoły ponadpodstawowej, a także przewozu rodzica z tego miejsca do miejsca zamieszkania lub miejsca pracy, i z powrotem,
- **b** – liczbę kilometrów przewozu drogami publicznymi z miejsca zamieszkania rodzica do miejsca pracy i z powrotem, jeżeli nie wykonywałby przewozu,
- **c** – stawkę za 1 kilometr przebiegu pojazdu.

Stawkę za 1 kilometr przebiegu pojazdu określać będzie rada gminy, w drodze uchwały, przy czym stawka ta nie będzie mogła być niższa niż określona w przepisach wydanych na podstawie art. 34a ust. 2 *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym* (Dz. U. z 2022 r. poz. 180 i 209).

Oczekuje się, że efektem projektowanej ustawy będzie urealnienie kwoty zwracanej przez jednostkę samorządu terytorialnego rodzicom w związku z ponoszonymi przez nich kosztami dowożenia dziecka niepełnosprawnego do właściwej placówki oświatowej.

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

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt.

| Grupa | Wielkość | Źródło danych | Oddziaływanie |
|---|------------------|---|--|
| rodzice lub opiekunowie, którzy dowożą dzieci niepełnosprawne do szkoły | ok. 5.000 dzieci | szacunki Ministerstwa Nauki i Edukacji ¹ | urealnienie kwoty zwracanej przez gminy w związku z ponoszonymi przez rodziców (opiekunów) kosztami dowożenia dziecka niepełnosprawnego do placówki oświatowej |
| wójtowie burmistrzowie prezydenci miast | | | obowiązek dostosowania treści umów do przepisów zmienionej ustawy w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy |
| rady gmin | | | obowiązek określenia, w drodze uchwały, stawki zwrotu kosztów za 1 kilometr przebiegu pojazdu |
| gminy | | | obowiązek zwrotu rodzicom lub opiekunom wydatków z tytułu dowożenia dzieci niepełnosprawnych do właściwych placówek oświatowych |

¹ Źródło: Informacja podana w dniu 26 kwietnia 2022 r. na posiedzeniu Komisji Nauki, Edukacji i Sportu, Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej oraz Komisji Ustawodawczej.

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

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo oświatowe został przesłany w dniu 4 kwietnia 2022 r. do: Prezesa Rady Ministrów, Ministra Cyfryzacji, wykonującego obowiązki Ministra Finansów; Ministra Edukacji i Nauki; Ministra Rodziny i Polityki Społecznej; Ministra Zdrowia; Naczelnego Sądu Administracyjnego; Rzecznika Praw Człowieka; Rzecznika Praw Dziecka; Unii Miasteczek Polskich; Związku Gmin Wiejskich RP; Związku Miast Polskich; Związku Powiatów Polskich; Fundacji Unia Metropolii Polskich; Śląskiego Związku Gmin i Powiatów; Związku Województw RP; Naczelnej Rady Adwokackiej; Krajowej Rady Radców Prawnych; Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Sędziów Sądów Administracyjnych. Termin przekazania opinii wyznaczono do dnia 22 kwietnia 2022 r.

Związek Powiatów Polskich stwierdził, że aktualnie obowiązujący wzór wykorzystywany do obliczenia kosztów przewozu, które zwraca się rodzicom, jest racjonalny i pozwala na uwzględnienie lokalnych warunków oraz technicznej specyfikacji pojazdu. Zdaniem Związku Powiatów Polskich, wzór zaproponowany w projekcie nie będzie czynił zadość idei zwrotu „rzeczywistych” kosztów ponoszonych przez rodziców. Ponadto w przesłanej opinii zaproponowano korektę w zakresie zmienianego art. 39a ust. 3 (art. 1 projektu).

Ogólnopolskie Stowarzyszenie Sędziów Sądów Administracyjnych wskazało, że brak odniesienia się w uzasadnieniu projektu do oczekiwanych skutków ekonomicznych nie pozwala na obecnym etapie miarodajnie ocenić, czy proponowana zmiana zapewni realizację zamierzonego celu ustawodawcy, polegającego na „zmniejszeniu dysproporcji pomiędzy ponoszonymi, a refundowanymi kosztami dowozu”.

Rzecznik Praw Obywatelskich proponowaną nowelizację ocenił **pozytywnie**.

Śląski Związek Gmin i Powiatów zauważył, że zmiana art. 39a ustawy – Prawo oświatowe jest uzasadniona. Jednocześnie w opinii dodano, że środki na finansowanie ponoszonych przez rodziców wydatków oraz na zadania jednostek samorządu terytorialnego związane z zapewnieniem transportu niepełnosprawnym uczniom do szkoły/placówki i opieki w czasie przewozu powinny być zapewnione w ramach subwencji oświatowej.

Naczelny Sąd Administracyjny, Rzecznik Praw Dziecka oraz Województwo Zachodniopomorskie poinformowali, że **nie zgłaszają uwag**.

Wpłynęły również cztery opinie od obywateli, w których podniesiono zasadność dokonania zmiany stanu prawnego w celu umożliwienia zwrotu kosztów na poziomie zbliżonym do kosztów rzeczywistych.

W dniu 26 kwietnia 2022 r. na wspólnym posiedzeniu Komisja Nauki, Edukacji i Sportu, Komisja Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej oraz Komisja Ustawodawcza przyjęły projekt z jedną poprawką – termin na wykonanie obowiązku dostosowania treści już zawartych umów do przepisów znowelizowanej ustawy został wydłużony z 30 do 60 dni.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych.

| (ceny stałe z 2021 r.) | Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł] | | | | | | | | | | | |
|------------------------|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----------------|
| | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | Łącznie (0-10) |
| Dochody ogółem | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Wydatki ogółem | 0 | b.d. | b.d. | b.d. | b.d. | b.d. | b.d. | b.d. | b.d. | b.d. | b.d. | b.d. |
| Saldo ogółem | 0 | b.d. | b.d. | b.d. | b.d. | b.d. | b.d. | b.d. | b.d. | b.d. | b.d. | b.d. |

| | |
|--|---|
| Źródła finansowania | budżety jednostek samorządu terytorialnego |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | <p>Projektowana ustawa będzie oddziaływała na jednostki samorządu terytorialnego, gdyż ich zadaniem jest dowożenie dzieci niepełnosprawnych do placówek oświatowych, a w przypadku gdy rodzice samodzielnie dowożą dzieci, gminy są obowiązane do zwrotu kosztów według zasad określonych w <u>ustawie z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe</u>. Szacuje się jednak, że <u>zmiana formuły obliczania zwrotu ponoszonych przez rodziców kosztów dowożenia dzieci niepełnosprawnych do placówek oświatowych będzie miała marginalny wpływ na wzrost wydatków ponoszonych przez jednostki samorządu terytorialnego z tego tytułu.</u></p> <p>Za powyższą konkluzją przemawia okoliczność, że relacja wydatków ponoszonych na ten cel do dochodów gminy generalnie kształtuje się na niskim poziomie, na przykład dla: Gdyni 0,04%, Białegostoku 0,03%, Zwierzyńca 0,01%, Bogatyni 0%. W związku z tym można wnioskować, że dynamika zmiany wysokości kosztów zwracanych rodzicom, na skutek zmiany formuły ich obliczania, będzie miała nieduży wpływ na wysokość wydatków ogółem ponoszonych przez jednostkę samorządu terytorialnego.</p> |

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.

| | | Skutki | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|---|------|------|------|------|------|----------------|---------------------------|-----------------|---|------|---|------|---|------|---|------|---|------|----|------|----|-------|----|-------|----|-------|----|-------|----|
| Czas w latach od wejścia w życie zmian | | 0 | 1 | 2 | 3 | 5 | 10 | Łącznie (0-10) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2021 r.) | duże przedsiębiorstwa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | 0 | b.d. | b.d. | b.d. | b.d. | b.d. | b.d. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | <p><u>Brak wpływu</u> ustawy na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, a także na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | <p>Regulacja będzie oddziaływała na rodziny, które ponoszą wydatki związane z dowożeniem niepełnosprawnych dzieci do przedszkoli, szkół i innych placówek oświatowych. Wpływ ten będzie pozytywny, choć prawdopodobnie zróżnicowany pod względem wysokości kwoty refundowanej rodzicom.</p> <p>Z dokonanej analizy wynika, że jeden czynnik, tj. cena paliwa (skalkulowana w sposób bardziej zbliżony do rzeczywistego poziomu), będzie oddziaływać pozytywnie. Szacuje się, że uwzględnienie ceny paliwa według proponowanej zasady, w roku szkolnym 2020/2021 i 2021/2022 przyczyniłoby się do wzrostu refundowanej rodzicom kwoty o 9–12%.</p> <p>Wpływ drugiego czynnika – średniego zużycia paliwa przez dany pojazd według informacji podanych przez jego producenta – będzie zróżnicowany, tzn. uzależniony od parametrów użytkowanego samochodu. Można przypuszczać, że im większe zużycie paliwa, tym mniejsza będzie korzyść ze zmiany sposobu rozliczania kosztów. Ponadto szacuje się, że przy zużyciu powyżej 15 l na 100 km projektowana zmiana przestanie być korzystna, jeżeli stawka zwrotu byłaby ustalona na poziomie minimalnym.</p> <p>Wykres nr 2: Wpływ parametrów samochodu (zużycia paliwa) na zmianę wysokości refundowanego kosztu [zł/1 km].</p> <div style="text-align: center;"> <table border="1" style="margin: 10px auto; border-collapse: collapse;"> <caption>Dane do Wykresu nr 2</caption> <thead> <tr> <th>zużycie paliwa [l/100 km]</th> <th>koszt [zł/1 km]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>5</td><td>0,55</td></tr> <tr><td>6</td><td>0,45</td></tr> <tr><td>7</td><td>0,35</td></tr> <tr><td>8</td><td>0,25</td></tr> <tr><td>9</td><td>0,15</td></tr> <tr><td>10</td><td>0,05</td></tr> <tr><td>11</td><td>-0,05</td></tr> <tr><td>12</td><td>-0,15</td></tr> <tr><td>13</td><td>-0,25</td></tr> <tr><td>14</td><td>-0,35</td></tr> <tr><td>15</td><td>-0,45</td></tr> </tbody> </table> </div> | | | | | | | zużycie paliwa [l/100 km] | koszt [zł/1 km] | 5 | 0,55 | 6 | 0,45 | 7 | 0,35 | 8 | 0,25 | 9 | 0,15 | 10 | 0,05 | 11 | -0,05 | 12 | -0,15 | 13 | -0,25 | 14 | -0,35 | 15 |
| zużycie paliwa [l/100 km] | koszt [zł/1 km] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | 0,55 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | 0,45 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | 0,35 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 | 0,25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | 0,15 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10 | 0,05 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | -0,05 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | -0,15 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 13 | -0,25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 14 | -0,35 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15 | -0,45 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Źródło: Obliczenia własne.; dane źródłowe: uchwały rady gmin wybranych losowo, średnie ceny paliw <https://www.autocentrum.pl/paliwa/ceny-paliw/>

| | |
|--|---|
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | |
| 8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu. | |
| Brak wpływu. | |
| 9. Wpływ na rynek pracy. | |
| Brak skutków. | |
| 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 |
| Brak wpływu. | |
| 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego. | |
| Przepisy projektowanej ustawy wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. | |
| 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane? | |
| Projektowana ustawa powinna podlegać ewaluacji po upływie trzech lat jej obowiązywania. Ocena <i>ex post</i> powinna ukazać, w jakim stopniu regulacja przyczynia się do zbliżania refundowanych kosztów do rzeczywistych kosztów ponoszonych przez rodziców dowożących dzieci niepełnosprawne do szkoły, a więc do urealnienia prawa zagwarantowanego w tym zakresie przez przepisy ustawy. | |
| 13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.). | |
| Informacje dodatkowe: opis metodologii, źródeł danych, obliczeń i wyników. | |

**Informacje dodatkowe:
opis metodologii, źródeł danych, obliczeń i wyników**

Z dokonanej analizy wynikają następujące wnioski:

- **projektowana ustawa będzie miała prawdopodobnie nieznaczny wpływ na sytuację gmin.** Przedmiotowa ustawa będzie oddziaływała na jednostki samorządu terytorialnego, gdyż zadaniem ich jest dowożenie dzieci niepełnosprawne do szkół. W przypadku, gdy rodzice samodzielnie dowożą dzieci niepełnosprawne, wówczas gminy są zobowiązane do zwrotu kosztów, według zasad określonych w *ustawie z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe*.

Urealnienie kwoty zwracanej rodzicom przez gminy, w wyniku zmiany metody kalkulowania wydatków ponoszonych przez rodziców na zakup paliwa, będzie czynnikiem oddziaływującym na wzrost wydatków gmin. Jednakże zmiana formuły obliczania zwrotu ponoszonych przez rodziców kosztów dowożenia dzieci niepełnosprawnych będzie miała marginalny wpływ na zmianę wydatków ogółem ponoszonych przez jednostki samorządu terytorialnego. Wynika to z niskiego poziomu, jaki osiągają wydatki z tego tytułu w porównaniu z dochodami uzyskiwanymi przez gminy. Dla przykładu proporcja ta kształtuje się następująco: Gdynia – 0,04%, Białystok – 0,03%, Zwierzyniec – 0,01%, Bogatynia – 0%.

Tabela nr 1: Udział wydatków gminy z tytułu zwrotu rodzicom kosztów dowożenia dzieci niepełnosprawnych do szkoły w dochodach gminy ogółem.

| | | Gdynia | Białystok | Zagórów | Bogatynia | Zwierzyniec |
|--|------------|--------------|--------------|---------|-----------|--------------|
| dane przesłane przez władze gmin | | | | | | |
| wydatki gminy z tytułu zwrotu rodzicom kosztów dowozu dzieci niepełnosprawnych do szkoły | zł/rok | 495 864 | 410 522 | 135 145 | brak umów | 1 708 |
| liczba dzieci niepełnosprawnych dowożonych do szkoły przez rodziców | osób | 100 | 278 | 2 | 0 | 1 |
| obliczenia | | | | | | |
| przeciętna kwota kosztów zwróconych rodzicom przez gminę z tytułu dowożenia dziecka niepełnosprawnego do szkoły | zł/rok | 4 959 | 1 477 | | 0 | 1 708 |
| <hr/> | | | | | | |
| wydatki gminy z tytułu zwrotu rodzicom kosztów dowozu dzieci niepełnosprawnych do szkoły | zł/rok | 495864 | 410522 | | brak umów | 1708 |
| | mln zł/rok | 0,495864 | 0,410522 | | | 0,001708 |
| dochody ogółem gminy, dane GUS, budżety gmin w 2016 r. | mln zł | 1 235,9 | 1 566,1 | 35,9 | | 25,9 |
| <hr/> | | | | | | |
| udział wydatków gminy z tytułu zwrotu rodzicom kosztów dowozu dzieci niepełnosprawnych do szkół w dochodach gminy | | 0,04% | 0,03% | | 0% | 0,01% |

Źródło: druk sejmowy nr 3721 – VIII kadencja Sejmu.

- **projektowana ustawa będzie miała prawdopodobnie zróżnicowany wpływ na wysokość kwoty refundowanej rodzicom.** Jeden czynnik – cena paliwa (lepsze jej przybliżenie) – będzie oddziaływać pozytywnie. Szacuje się, że uwzględnienie ceny paliwa wg proponowanej zasady, w roku szkolnym 2020/2021 i 2021/2022 przyczyniałyby się do wzrostu refundowanej rodzicom kwoty w przedziale **9-12%**. Wpływ drugiego czynnika - średniego zużycia paliwa w jednostkach na 100 km danego pojazdu według danych producenta – będzie zróżnicowany, uzależniony od parametrów samochodu. Można przypuszczać, że im większe zużycie paliwa, tym mniejsza będzie korzyść ze zmiany sposobu rozliczania kosztów. Ponadto szacuje się, że przy zużyciu powyżej 15 l na 100 km projektowana zmiana przestanie być korzystna, jeżeli stawka zwrotu ustalona byłaby na poziomie minimalnym.

Model szacowania skutków regulacji. Szacowanie skutków regulacji, w przypadku projektowanej ustawy, polega na obliczeniu różnicy wysokości pomiędzy kwotą, jaka byłaby zwracana rodzicom z tytułu zwrotu kosztów dowożenia dzieci niepełnosprawnych, w sytuacji gdyby obowiązywały projektowane przepisy, a kwotą gdyby wydatki były zwracane w oparciu o obowiązujące aktualnie przepisy.

I. Projektowane przepisy. Formuła zwrotu kosztów jest następująca:

$$(k') \text{ koszt} = (a-b) \times c$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

- **a** – liczba kilometrów przewozu drogami publicznymi z miejsca zamieszkania do przedszkola, oddziału przedszkolnego w szkole podstawowej, innej formy wychowania przedszkolnego, ośrodka rewalidacyjno-wychowawczego, szkoły podstawowej albo szkoły ponadpodstawowej, a także przewozu rodzica z tego miejsca do miejsca zamieszkania lub miejsca pracy, i z powrotem,
- **b** – liczba kilometrów przewozu drogami publicznymi z miejsca zamieszkania rodzica do miejsca pracy i z powrotem, jeżeli nie wykonywałby przewozu,
- **c** – stawka za 1 kilometr przebiegu pojazdu; stawkę określać będzie rada gminy, w drodze uchwały, przy czym stawka ta nie może być niższa niż określona w przepisach wydanych na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 180 i 209).

II. Obowiązujące przepisy. Formuła zwrotu kosztów jest następująca:

$$(k) \text{ koszt} = (a - b) * c * d/100$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

- **a** – liczba kilometrów przewozu drogami publicznymi z miejsca zamieszkania do przedszkola, oddziału przedszkolnego w szkole podstawowej, innej formy wychowania przedszkolnego, ośrodka rewalidacyjno-wychowawczego, szkoły podstawowej albo szkoły ponadpodstawowej, a także przewozu rodzica z tego miejsca do miejsca zamieszkania lub miejsca pracy, i z powrotem;
- **b** – liczba kilometrów przewozu drogami publicznymi z miejsca zamieszkania rodzica do miejsca pracy i z powrotem, jeżeli nie wykonywałby przewozu;
- **c** – średnia cena jednostki paliwa w danej gminie, właściwego dla danego pojazdu (średnią cenę jednostki paliwa określa na każdy rok szkolny rada gminy, w drodze uchwały, uwzględniając ceny jednostek paliwa na stacjach występujących na terenie gminy);
- **d** – średnie zużycie paliwa w jednostkach na 100 km dla danego pojazdu według danych producenta pojazdu (dane z książki pojazdu danego modelu, cyklem mieszanym).

III. Formuła wyrażająca skutki regulacji. Szacowanie skutków regulacji polega na porównaniu prognozowanego scenariusza przebiegu zjawiska wynikającego na skutek wprowadzonej zmiany przepisów z hipotetycznym przebiegiem zjawiska tj. z prognozą przebiegu, gdyby obowiązywały aktualne przepisy. W tym przypadku skutki regulacji w postaci zmiany wysokości refundowanych kosztów określa następująca formuła:

$$\bullet \quad \Delta k = k' - k \quad \text{jednostka miary [zł]}$$

Podstawiając pod powyższą formułę wzory określające sposób wyliczenia kosztów przewidziany w projektowanej ustawie oraz w obowiązujących przepisach, następnie dokonując odpowiednich przekształceń, uzyskujemy następujący wzór, który wyraża zmianę wysokości kosztów refundowanych rodzicom w zależności od czynników determinujących ich poziom. W celu uproszczenia, jako średnią cenę jednostki paliwa bierze się benzynę Pb₉₅.

$$\bullet \quad \Delta k/(a-b) = c - C_{pb95} \times d/100 \quad \text{jednostka miary [zł/km]}$$

IV. **Obliczenia skutków.** W celu dokonania symulacji skutków wpływu zmienianej regulacji na zmianę wysokości refundowanych kosztów rodzicom z tytułu dowożenia dzieci niepełnosprawnych do szkoły zastosowano powyższy wzór przyjmując następujące dane:

- **stawkę minimalną** - przyjmuje się na poziomie 0,8358 [zł/km], gdyż zdecydowana większość użytkowanych w Polsce samochodów ma pojemność ponad 900 cm³.

Tabela nr 2: Dane nt. kosztu przejechania 1 km.

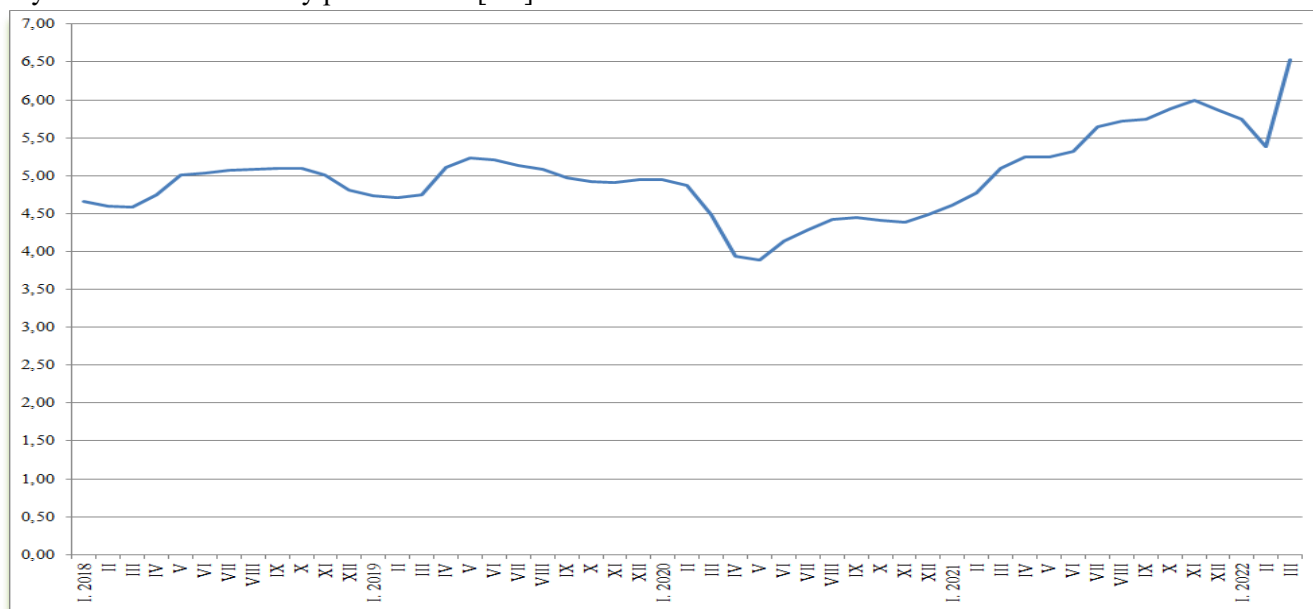
| pojemność silnika | | udział samochodów | stawka [zł/1 km] |
|------------------------------|---------------------|-------------------|------------------|
| do | 900 cm ³ | 10% | 0,5214 |
| ponad | 900 cm ³ | 90% | 0,8358 |
| średnia stawka zwrotu | | | 0,8044 |

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów

Zgodnie z wydanym na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2002 r. w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy, koszty używania pojazdów do celów służbowych pokrywa pracodawca według stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdu, które nie mogą być wyższe niż:

- 1) dla samochodu osobowego:
 - a) o pojemności skokowej silnika do 900 cm³ – 0,5214 zł,
 - b) o pojemności skokowej silnika powyżej 900 cm³ – 0,8358 zł,
 - 2) dla motocykla – 0,2302 zł,
 - 3) dla motoroweru – 0,1382 zł.
- **średnie ceny paliwa** – na podstawie danych rynkowych przyjmuje się, że w okresie od września 2021 r. do marca 2022 r. średnia cena paliwa wynosiła 5,88 [zł/l].

Wykres nr 3: Średnie ceny paliwa Pb95 [zł/l].



Źródło: <https://www.autocentrum.pl/paliwa/ceny-paliw/>

- **średnie zużycie paliwa** w jednostkach na 100 km **dla danego pojazdu** według danych producenta pojazdu (dane z książki pojazdu danego modelu, cyklem mieszanym). W celu symulacji skutków regulacji przyjmuje się zużycie paliwa w przedziale od 5 do 15 [l/100 km].

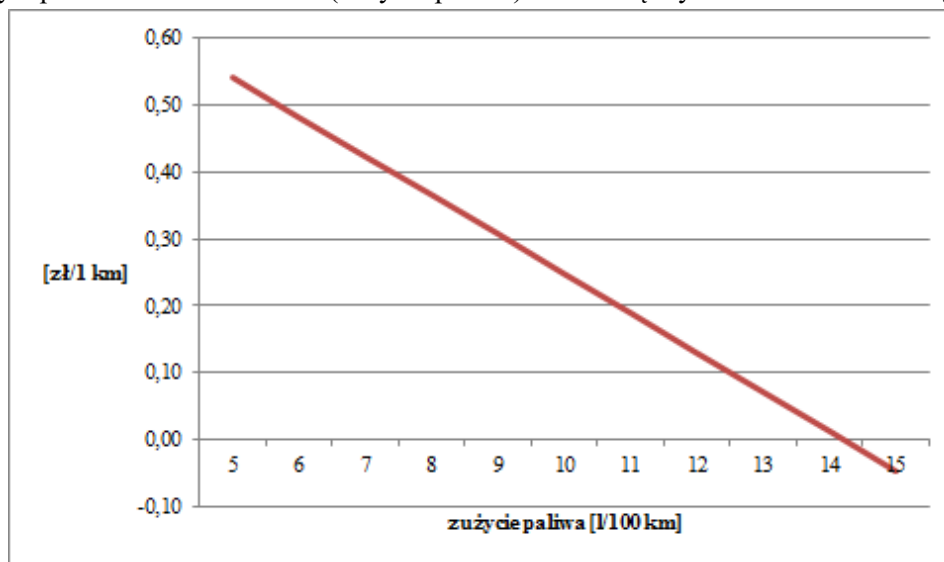
V. **Wnioski.** Z dokonanych symulacji wynika, że wysokość refundowanej kwoty będzie w istotny sposób zależała od parametrów użytkowanego samochodu wykorzystywanego w celu dowożenia dziecka niepełnosprawnego do szkoły przez rodziców. Kwota refundowana będzie ulegała zmniejszeniu wraz z pogorszeniem parametrów samochodu. Można przypuszczać, że im większe zużycie paliwa, tym mniejsza będzie korzyść ze zmiany sposobu rozliczania kosztów. Ponadto szacuje się, że przy zużyciu powyżej 15 l na 100 km projektowana zmiana przestanie być korzystna, jeżeli stawka zwrotu ustalona byłaby na poziomie minimalnym.

Tabela nr 3: Wpływ parametrów samochodu (zużycia paliwa) na zmianę wysokości refundowanego kosztu [zł/1 km]

| stawka minimalna | średnia cena Pb95 | d-średnie zużycie paliwa na 100 km | d/100; średnie zużycie paliwa na | wpływ na refundowaną kwotę | |
|------------------|-------------------|------------------------------------|----------------------------------|----------------------------|------------|
| | | | | [zł/km] | [%] |
| [zł/km] | [zł/l] | [l] | [l/1 km] | [zł/km] | [%] |
| 0,8358 | 5,88 | 5 | 0,05 | 0,54 | 65% |
| 0,8358 | 5,88 | 6 | 0,06 | 0,48 | 58% |
| 0,8358 | 5,88 | 7 | 0,07 | 0,42 | 51% |
| 0,8358 | 5,88 | 8 | 0,08 | 0,37 | 44% |
| 0,8358 | 5,88 | 9 | 0,09 | 0,31 | 37% |
| 0,8358 | 5,88 | 10 | 0,10 | 0,25 | 30% |
| 0,8358 | 5,88 | 11 | 0,11 | 0,19 | 23% |
| 0,8358 | 5,88 | 12 | 0,12 | 0,13 | 16% |
| 0,8358 | 5,88 | 13 | 0,13 | 0,07 | 9% |
| 0,8358 | 5,88 | 14 | 0,14 | 0,01 | 2% |
| 0,8358 | 5,88 | 15 | 0,15 | -0,05 | -6% |

Źródło: Obliczenia własne.; dane źródłowe: uchwały rady gmin wybranych losowo, średnie ceny paliw <https://www.autocentrum.pl/paliwa/ceny-paliw/>

Wykres nr 4: Wpływ parametrów samochodu (zużycia paliwa) na zmianę wysokości refundowanego kosztu [zł/1 km].



Źródło: Obliczenia własne.; dane źródłowe: uchwały rady gmin wybranych losowo, średnie cen paliw <https://www.autocentrum.pl/paliwa/ceny-paliw/>