**Sprawozdanie z wykonania planu działalności**

**Ministra Infrastruktury**

**za rok 2021[[1]](#footnote-1)**

**dla działów administracji rządowej: transport, gospodarka morska, gospodarka wodna, żegluga śródlądowa**

**CZĘŚĆ A: Realizacja najważniejszych celów w roku 2021**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Lp. | Cel  | Mierniki określające stopień realizacji celu | Najważniejsze planowane zadania służące realizacji celu | Najważniejsze podjęte zadania służące realizacji celu |
| Nazwa  | Planowana wartość do osiągnięcia na koniec roku, którego dotyczy sprawozdanie | Osiągnięta wartość na koniec roku, którego dotyczy sprawozdanie |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1. | Zwiększenie dostępności i poprawa jakości transportu kolejowego. | Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych (w %).Długość eksploatowanych linii kolejowych z prędkością użytkową 160 km/h i wyższą (w km)Długość eksploatowanych linii kolejowych z ERTMS (w km)Liczba zmodernizowa-nych (oddanych do użytkowania dworców kolejowych (w szt.) | 85%1 753,01 115,033 | 90,66%[[2]](#footnote-2)1799,0884,044 | 1. Kształtowanie warunków funkcjonowania i rozwoju transportu kolejowego.
2. Efektywne wykorzystanie infrastruktury kolejowej.
3. Rozwój infrastruktury kolejowej.
 | 1. Kształtowanie warunków funkcjonowania i rozwoju transportu kolejowego.
2. Efektywne wykorzystanie infrastruktury kolejowej.
3. Rozwój infrastruktury kolejowej.
 |
| 2. | Poprawa jakości, dostępności i stanu bezpieczeństwa transportu drogowego. | Stopień realizacji docelowej sieci dróg szybkiego ruchu Spadek liczby ofiar śmiertelnych w wyniku zdarzeń drogowych (%). | 59,7 %5 % | 57,7%-9,9%[[3]](#footnote-3) | Budowa, przebudowa, utrzymanie i remonty sieci dróg publicznych.Realizacja zadań wynikających z Programów Realizacyjnych do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. | Budowa, przebudowa, utrzymanie i remonty sieci dróg publicznych.Realizacja zadań wynikających z Programów Realizacyjnych do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. |
| 3. | Zapewnienie rozwoju transportu lotniczego. | Operacje lotnicze IFR (Instrument Flight Rules) w polskiej przestrzeni powietrznej (liczba operacji)  | 386 000 operacji | 473 000 operacji(źródło: dane PAŻP) | 1.Wspieranie rozwoju infrastruktury lotniskowej, nawigacyjnej i dozorowania w żegludze powietrznej.2.Kształtowanie warunków dla rozwoju transportu lotniczego.3.Realizacja polityki w zakresie lotnictwa cywilnego spójnej ze Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku.  | 1) Prowadzenie spraw w zakresie kształtowania warunków dla rozwoju transportu lotniczego pokryzysie wywołanym przez COVID-19, w szczególności: występowanie do Ministra Zdrowia z propozycjami zmian przepisów w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii,wydanych na podstawie art. 46a i art. 46b pkt 1-6 i 8-13 ustawy z dnia 5 grudnia 2008 r. o zapobieganiu oraz zwalczaniu zakażeń i chorób zakaźnych u ludzi (Dz.U. z 2020 r. poz. 1845, ze zm.), monitorowanie prac nad unijnym certyfikatem COVID-owym oraz kartą lokalizacji pasażera, monitorowanie realizacji przez Prezesa planów kontroli w podmiotachnadzorowanych, działających w lotnictwie cywilnym w celu utrzymania, wobec wciąż panującej sytuacji pandemicznej, poziomu bezpieczeństwa i spełnianiaprzez podmioty lotnicze warunków niezbędnych dowykonywania działalności w lotnictwie cywilnym, poszerzanie bazy formalno-prawnej do wykonywaniapołączeń lotniczych (w tym przygotowanie wnioskówo zgodę na prowadzenie negocjacji nowych umów lubporozumień o transporcie lotniczym, ich podpisanie,zatwierdzanie i publikację) oraz wspieranie ich wdrożenia.2) Podejmowanie działań osłonowych dla dotkniętychkryzysem przedsiębiorstw lotniczych oraz wspierających rozwój infrastruktury lotniskowej, nawigacyjnej i dozorowania w żegludze powietrznej, w szczególności: rozpoczęcie i zakończenie prac legislacyjnych w zakresie zmiany ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych zzapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych orazwywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. z 2021r. poz. 2095) umożliwiającej wypłatę Polskiej AgencjiŻeglugi Powietrznej z Funduszu PrzeciwdziałaniaCOVID-19 środków finansowych na realizację zadań określonych w tej ustawie. Poparcie przez Ministra wniosku PAŻP w sprawie udzielenia gwarancji Skarbu Państwa na zabezpieczenie spłaty kredytuinwestycyjnego z BGK w kwocie 550 mln zł. Udział wpracach nad finansowaniem infrastruktury lotniskowejz funduszy UE (FEnIKS, CEF-MM)3) Realizacja polityki w zakresie lotnictwa cywilnegospójnej z dokumentami strategicznymi, w tymprowadzenie spraw w zakresie nieruchomości użyczonych przez Skarb Państwa na cel rozbudowy lotnisk cywilnych oraz korespondencja związana z zatwierdzaniem za zgodność z polityką transportowąpaństwa planów generalnych lotnisk użytku publicznego. Zakończenie prac wewnętrznych naddokumentem pn. Polityki rozwoju lotnictwa cywilnegow Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.),przeprowadzenie procesu konsultacji społecznych iuzgodnień międzyresortowych. Równocześnie prowadzone są prace w zakresie przygotowania strategicznej oceny odziaływania na środowisko tego dokumentu4) Uzyskanie zgód Rady Ministrów na podpisanieunijnych umów lotniczych, tj. umów o:a) wspólnym obszarze lotniczym między UniąEuropejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, Ukrainą z drugiej strony podpisaną w dniu 12 października 2021 roku w Kijowie.b) wspólnym obszarze lotniczym między UniąEuropejską a jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Armenii, z drugiejstrony, podpisaną w dniu 15 listopada 2021 roku w Brukselic) transporcie lotniczym między Unią Europejską ijej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Państwem Kataru z drugiej strony, podpisaną w dniu 18 października 2021 roku w Luksemburgu5) Prowadzenie prac legislacyjnych w zakresie:a) projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz ustawy o Straży Granicznej (UC71),b) projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (UD104)c) projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (UC89),d) projektu ustawy o transporcie materiałówniebezpiecznych drogą powietrzną (UD121),e) projektu ustawy o zmianie ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (UD305),f) projektu ustawy o transporcie materiałówniebezpiecznych drogą powietrzną (UD121).6) Udzielanie przez ministra właściwego ds. transportuzgód, na podstawie art. 38 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2016 r. o zasadach zarządzania mieniempaństwowym, na dokonanie przez przedsiębiorstwopaństwowe „Porty Lotnicze” czynności prawnych, w tym polegających w szczególności na zawieraniu z dotychczasowymi kontrahentami PPL porozumień do umów najmu dot. okresowej modyfikacji wysokości stawek czynszu najmu. Celem ww. porozumień jest kontynuacja współpracy Stron w warunkach kryzysuwywołanego przez COVID-19 oraz minimalizacja spadku przychodów PPL przy jednoczesnym zapewnieniu przychodu z wynajmowanychpowierzchni.7) Współpraca organu z PAŻP w zakresie uczestnictwa jednostki podległej w inicjatywach międzynarodowych dot. ATM oraz rozwijania przez Agencję działalności pozanawigacyjnej, stanowiącej dodatkowe źródłoprzychodów (udzielanie zgód w trybie art. 6 ust 2 pkt 2 oraz art. 4 ust 5 ustawy o PAŻP).8) Rozpoczęto realizację tzw. wiązki dronowej zawartej w KPO, której celem jest realizacja reformy pn. „Zapewnienie instytucjonalnych i prawnych podstaw rozwoju BSP". |
| 4. | Zwiększenie dostępności portów morskich wraz z poprawą jakości transportu morskiego i wodnego śródlądowego | Udział długości infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza, dla której podjęto działania służące zwiększaniu dostępności i poprawie jakości (budowa, przebudowa, remont) w ogólnej długości infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza w danym roku [w mb/mb]Poziom zmian wielkości przeładunkowych towarów w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej [≥ w %]Ilość zadań realizowanych w ramach prac przygotowaw-czych projektu budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską [w szt.]Liczba opracowanych programów rozwoju śródlądowych dróg wodnych (w szt./rok) | 53 983,8/382 581 (14,11%)10232 | 76 068,8/382 581108,922 | 1. Modernizacja torów wodnych i podejściowych do portów morskich.2. Modernizacja istniejących i budowa nowych falochronów w portach.3.Realizacja inwestycji, mających na celu rozwój infrastruktury zapewniającej dostęp do portów morskich.1.Realizacja robót budowlanych.2. Rozpoczęcie budowy rzeki Elbląg.3. Rozpoczęcie robót pogłębiarskich na rzece Elbląg do punktu P1.1. Przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu Programu RozwojuOdrzańskiej Drogi Wodnej.2. Przeprowadzenie strategicznejoceny oddziaływania naśrodowisko dla projektu ProgramuRozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły.3. Konsultacje publiczne projektuProgramu Rozwoju Odrzańskiej DrogiWodnej.4. Konsultacje publiczne projektuProgramu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły. | 1. Modernizacja torów wodnych i podejściowych do portów morskich.2. Modernizacja istniejących i budowa nowych falochronów w portach.3.Realizacja inwestycji, mających na celu rozwój infrastruktury zapewniającej dostęp do portów morskich.1.Realizacja robót budowlanych.2. Rozpoczęcie obudowy rzeki Elbląg.Opracowano projekt Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły. Opracowano projekt Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej. Przeprowadzono 2 rundy uzgodnień wewnątrzresortowych. |
| 5. | Zwiększenie dyspozycyjności zasobów wodnych i osiągnięcie wysokiej jakości wód z uwzględnieniem zmian klimatu  | Zaawansowanie prac nad opracowaniem dokumentu planistycznego dotyczącego retencji wód (w %)Realizacja ustawowych zadań ministra właściwego ds. gospodarki wodnej w zakresie gospodarki ściekowej | 100%1 | 100%1 | 1. Przygotowanie projektu dokumentu.2. Przeprowadzenie procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu dokumentu.3. Przeprowadzenie konsultacji społecznych projektu dokumentu.4. Opracowanie ostatecznej wersji projektu dokumentu.Przeprowadzenie procedury legislacyjnej VI AKPOŚK celem zatwierdzenia dokumentu przez Radę Ministrów. | 1. Przygotowanie projektu dokumentu.2. Przeprowadzenie procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu dokumentu.3. Przeprowadzenie konsultacji społecznych projektu dokumentu.1. Opracowanie VI aktualizacjiKrajowego ProgramuOczyszczania Ścieków Komunalnych (VI AKPOŚK):Etap I – wysłanie ankiety przezsamorządy do właściwych RZGW;Etap II – weryfikacja ankietprzez RZGW;Etap III – weryfikacja iprzygotowanie wstępnej bazydanych aktualizacji KPOŚK przez PGW WPEtap IV –przeprowadzenie konsultacjispołecznych w ramachstrategicznej ooś dla projektu VI AKPOŚKEtap V – ponowna ankietyzacja samorządów w celu zebrania aktualnych danych w związku z utratąmocy prawnej aktówwyznaczających aglomeracje,wydanych na podstawieuchylonych przepisów ustawy − Prawo wodne (art. 565 ust. 2 ustawy − Prawo wodne z dnia 20 lipca 2017 r.)Etap VI – weryfikacja iprzygotowanie bazy VI AKPOŚK przez PGW WP przyudziale MI Etap VII – przeprowadzanieponownych konsultacjispołecznych w ramachstrategicznej ooś dla projektu VI AKPOŚK |

**Część B: Realizacja celów priorytetowych wynikających z budżetu państwa w układzie zadaniowym w roku 2021**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Lp. | Cel | Mierniki określające stopień realizacji celu | Planowane podzadania budżetowe służące realizacji celu | Podjęte podzadania budżetowe służące realizacji celu |
| Nazwa | Planowana wartość doosiągnięcia na koniec roku, którego dotyczy plan | Osiągnięta wartość na koniec roku, którego dotyczy sprawozdanie |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1. | Zapewnienie bezpiecznego dostępu do morskich portów od strony morza | Wskaźnik bezpiecznych zawinięć statków do portów morskich w danym roku (%)Dostępność usług wsparcia żeglugi w ciągu roku (%)Wskaźnik stanu gotowości jednostek ratowniczych (w %) | 9599,896 | 99,8399,896 | 19.3.2. Administracja morska, bezpieczeństwo żeglugi morskiej i ratownictwo morskie. | 19.3.2.Administracja morska, bezpieczeństwo żeglugi morskiej i ratownictwo morskie. |
| 2. | Zapewnienie dostępu do edukacji na poziomie wyższym | Udział liczby studentów kształconych zgodnie z Konwencją STCW w ogólnej liczbie studentów, których kształcenie finansowane jest z budżetu państwa (w os/os i w %) | 2983/5628(53%) | 2268/4383(51,64%) | 1. Wspieranie działalności naukowej i dydaktycznej.2. Wsparcie procesu kształcenia.3. Utrzymanie i rozwój infrastruktury szkolnictwa wyższego i nauki. | 1. Wspieranie działalności naukowej i dydaktycznej.2. Wsparcie procesu kształcenia.3. Utrzymanie i rozwój infrastruktury szkolnictwa wyższego i nauki. |
| 3. | Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu i postoju statków na śródlądowych drogach wodnych | Liczba statków, w których stwierdzono uchybienia w stosunku do ogólnej liczby przeprowadzonych inspekcji statków (szt./szt.)Długość dróg wodnych śródlądowych poddanych inspekcji (w km) | 510 / 3400(15%)3 662 | 590/3192(16,26%)2 681 | Nadzór Ministra nad działalnością Dyrektorów Urzędów Żeglugi Śródlądowej w zakresie:1) przeprowadzania inspekcji statków na śródlądowych drogach wodnych,2) kontrola stanu oznakowania na śródlądowych drogach wodnych | Nadzór Ministra nad działalnością Dyrektorów Urzędów Żeglugi Śródlądowej w zakresie:1) przeprowadzania inspekcji statków na śródlądowych drogach wodnych,2) kontrola stanu znakowania na śródlądowych drogach wodnych |
| 4. | Zwiększenie możliwości transportowych śródlądowych dróg wodnych | Ilość ładunków przetransportowanych śródlądowymi drogami wodnymi (tony) | 4 843 tys. ton | 3990 tys. ton | Realizacja działań zmierzających do poprawy i zwiększenia potencjału transportowego śródlądowych dróg wodnych, w tym wykonywanie prac inwestycyjnych i utrzymaniowych przez administrację dróg wodnych oraz kształtowanie warunków funkcjonowania i rozwoju żeglugi śródlądowej. | 1. Działania nadzorczepolegające na monitoringuMinisterstwa GospodarkiMorskiej i Żeglugi Śródlądowej/MinisterstwaInfrastruktury realizacji projektów inwestycyjnych nadrogach wodnych, współfinansowanych ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura iŚrodowisko 2013-2020 przez Wody Polskie. Projekty te mają na celu przywrócenie stabilnychwarunków nawigacyjnych nagłównym szlaku żeglugowym w Polsce – Odrzańskiej Drodze Wodnej.2. Bieżąca współpraca zarmatorami śródlądowymipoprzez:2.1 codzienną publikacjękomunikatów hydrologicznych wsprawie warunków nawigacyjnych na drogach wodnych, dokonywaną przezRegionalne ZarządyGospodarki Wodnej i Urzędy Żeglugi Śródlądowej.2.2 działalność Systemu Usług Informacji Rzecznej(RIS) zapewniającegostałą wymianę informacji między użytkownikami drógwodnych;2.3 funkcjonowanie grup roboczych przy WodachPolskach i Urzędach ŻeglugiŚródlądowej dedykowanycharmatorom śródlądowym;2.4 zmiany legislacyjne dot. zniesienia opłat za drogi wodne (efekty zmianprawdopodobnie będą widocznie w 2022 r.)3. Wsparcie finansowearmatorów – funkcjonowaniesystemu wsparcia dla modernizacji floty statkówżeglugi śródlądowe w oparciu o środki FinansoweFunduszu Żeglugi Śródlądowej.4. Kontynuacja prac nad opracowaniem spójnej polityki rozwoju żeglugi śródlądowej – programami rozwoju śródlądowych dróg wodnych, które mają pełnić rolę krótkookresowej i długookresowej strategii Rządu RP w zakresie rozwoju sektora transportuwodnego śródlądowego. |
| 5. | Zapewnienie zrównoważonego gospodarowania wodami | Stopień realizacji, przez PGW Wody Polskie, zadań ujętych w planach zarządzania ryzykiem powodziowym (PZRP) oraz programie wodno-środowiskowym kraju (aPWŚK) (w %)Liczba dokumentów planistycznych przyjętych/uzgodnionych/ zatwierdzoznych(szt.) | 100%18 | 100%2 | 1.Kształtowanie, ochrona i wykorzystanie zasobów wodnych.2.Ochrona przeciwpowodziowa.1. Plany gospodarowania wodami (PGW) – (9 szt.):a. przeprowadzenie konsultacji społecznych projektów II aktualizacji PGW (zgodnie z art. 319 ust. 4 pkt 3 ustawy – Prawo wodne);b. przyjęcie w drodze rozporządzenia II aktualizacji PGW (zgodnie z art. 321 ustawy – Prawo wodne). 2. Plany zarządzania ryzykiem powodziowym (PZRP) – (6 szt.):a. przeprowadzenie konsultacji społecznych projektów aktualizacji PZRP (zgodnie z art. 173 ust. 6 ustawy – Prawo wodne);b. uzgodnienie sposobu i zakresu uwzględniania uwag z konsultacji społecznych z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej (zgodnie z art. 173 ust. 9 ustawy – Prawo wodne);c. przyjęcie w drodze rozporządzenia aktualizacji PZRP (zgodnie z art. 173 ust. 16 ustawy – Prawo wodne).3. Krajowy program ochrony wód morskich (1 szt.):a. uzgodnienie projektu programu wód morskich z członkami Rady Ministrów;b. przedłożenie Komisji Europejskiej projektu programu wód morskich;c. przeprowadzenie procedury legislacyjnej celem przyjęcia przez RM programu ochrony wód morskich w drodze rozporządzenia.4. Program realizacji zadań związanych z utrzymaniem wód oraz pozostałego mienia Skarbu Państwa związanego z gospodarką wodną (1 szt.):a. analiza opracowanego przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie projektu Programu realizacji zadań związanych z utrzymaniem wód oraz pozostałego mienia Skarbu Państwa związanego z gospodarką wodną;b. zatwierdzenie Programu realizacji zadań związanych z utrzymaniem wód oraz pozostałego mienia Skarbu Państwa związanego z gospodarką wodną.5. Program inwestycyjny w zakresie poprawy jakości i ograniczenia strat wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi (1 szt.):a. opracowanie ostatecznej wersji dokumentu. | Realizacja zadań wchodzących w skład zadania jest prowadzona przez 2 Departamenty KZGW PGW WP, tj. Departament Ochrony przed Powodzią i Suszą oraz Departament Zarządzania Środowiskiem Wodnym. W 2021 r. zostały zrealizowane poniższe zadania:- kampania edukacyjna dotyczącą gospodarowania wodami - realizacja działań nietechnicznych wynikających z PZRP (plany zarządzania ryzykiem powodziowym); prowadzenie działań informacyjno-promocyjnych dotyczących zagrożenia powodziowego i ochrony przed nim - prowadzenie monitoringu realizacji działań w ramach PZRPZadania zrealizowane:4. Program realizacji zadańzwiązanych z utrzymaniem wód oraz pozostałego mienia Skarbu Państwazwiązanego z gospodarką wodną na rok 2021 zostałprzeanalizowany przez WDW (d.WU) DGWiŻŚ. Program jest w uzgodnieniu izatwierdzeniu ministrawłaściwego do spraw żeglugiśródlądowej w zakresieśródlądowych dróg wodnych oraz ministra właściwego dospraw gospodarki wodnej, zgodnie z ustawą Prawowodne.5. Program inwestycyjny wzakresie poprawy jakości iograniczenia strat wodyprzeznaczonej do spożycia przez ludzi (1 szt.):a. opracowanie ostatecznej wersji dokumentu. |

**Część C: Realizacja innych celów w roku 2021**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Lp. | Cel  | Mierniki określające stopień realizacji celu | Najważniejsze zadania służące realizacji celu | Najważniejsze podjęte zadania służące realizacji celu |
| Nazwa  | Planowa-na wartość do osiągnię-cia na koniec roku, którego dotyczy plan | Osiągnię-ta wartość na koniec roku, którego dotyczy sprawoz-danie |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1. | Zapewnienie finansowania usług transportu kolejowego. | Liczba pasażerokilometrów finansowanych w ramach przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych (w mln). | 7 155,4 |  7 072,2 | Dofinansowanie kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych. | Dofinansowanie kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych. |
| 2. | Transpozycja przepisów unijnych przyjętych w ramach tzw. Części socjalnej Pakietu Mobilności I do polskiego porządku prawnego. | Liczba zmienianych/nowych aktów prawnych. | 4 | 0 | Przygotowanie i przyjęcie ustaw wdrażających tzw. część socjalną Pakietu Mobilności I. | Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw został przyjęty przez Sejm i przekazany do Senatu RP. |
| 3.  | Transpozycja do ustawodawstwa polskiego unijnych przepisów. Ponadto celem jest zmiana przepisów w zakresie m.in. szkolenia osób zamierzających lub wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy, nadzoru nad ośrodkami szkolenia oraz dostosowania obiegu dokumentów i danych do potrzeb wynikających z projektowanych zmian. Dodatkowo celem jest zmiana przepisów w zakresie procedury uzyskiwania prawa jazdy, zawieszania uprawnień do kierowania pojazdami oraz wydawania karty kwalifikacji kierowcy. | Liczba zmienianych / nowych aktów prawnych. | 5 | 1 | Przygotowanie, przeprocedowanie i przyjęcie projektowanej ustawy. | Przygotowanie, przeprocedowanie i przyjęcie projektowanej ustawy. |
| 4. | Utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa urządzeń technicznych w transporcie drogowym, kolejowym i śródlądowym. | Liczba przeprowadzonych działań technicznych obejmująca liczbę przeprowadzonych badań technicznych i przeegzaminowanych osób. | 156 127 | 211 189 | 1. Dozór techniczny w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji urządzeń technicznych.2. Prowadzenie spraw w zakresie homologacji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu. | 1. Dozór techniczny w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji urządzeń technicznych.2. Prowadzenie spraw w zakresie homologacji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu. |
| 5. | Poprawa bezpieczeństwa transportu drogowego. | Liczba przeprowadzonych kontroli drogowych w roku w stosunku do liczby zaplanowanych kontroli w roku (%).Liczba zrealizowanych tras patrolowych w roku.Liczba zastosowanych rozstrzygnięć w prowadzonych czynnościach wyjaśniających w stosunku do ogólnej liczby ujawnionych naruszeń. | 100%(120 252)2400Dążenie do uzyskania wskaźni-ka na poziomie 56% | 132%(158 910)250753% | Prowadzenie przez WITD kontroli drogowych w krajowym i międzynarodowym transporcie drogowym osób i rzeczy.Ujawnienie wykroczeń za pomocą stacjonarnych i mobilnych urządzeń rejestrujących.1. Prowadzenie czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia poprzez weryfikację zapisów naruszeń, generowanych wezwań do właścicieli/posiadaczy pojazdów, analizę materiału dowodowego, wystawianie mandatów karnych, podejmowanie czynności zmierzających do skierowania wniosków o ukaranie do sądów powszechnych.2. Podejmowanie działań mających na celu wprowadzenie zmian prawnych wymuszających odmienny sposób procesowania naruszeń w systemie teleinformatycznym. | Bieżące wykonywanie kontroli drogowych przez WITD;Bieżąca analiza i monitorowanie liczby przeprowadzonych kontroli drogowych oraz wyników kontrolnych przez WITD;Monitorowanie stopnia realizacji przez WITD kontroli drogowych określonych w Ramowych Planie Kontroli ITD na 2021 r.Bieżące aktualizowanie planów kontroli.1. Prowadzenie czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia poprzez weryfikację zapisów naruszeń, generowanie wezwań do właścicieli/posiada-czy pojazdów, analizę materiału dowodowego, wystawianie mandatów karnych, podejmowanie czynności zmierzających do skierowania wniosków o ukaranie do sądów powszechnych.2. Podejmowanie działań mających na celu wprowadzenie zmian prawnych wymuszających odmienny sposób procesowania naruszeń w systemie teleinformatycznym. |
| 6. | Poprawa jakości, dostępności transportu drogowego. | Liczba weryfikacji ważnych wydanych świadectw kierowców w danym roku kalendarzowym w stosunku do liczby świadectw kierowców na dzień 31 grudnia 2020 r. Liczba postępowań administracyjnych przeprowadzonych w związku z kontrolą z art. 83 ustawy o transporcie drogowym.Liczba postępowań administracyjnych w przedmiocie spełniania wymogu dobrej reputacji przez podmioty wskazane w art. 7d ust. 1 ustawy o transporcie drogowym. | Dążenie do uzyskania wskaźni-ka 20% skontro-lowanych świa-dectw kierow-ców250250 | 9,36%361449 | Przeprowadzenie czynności wyjaśniających i postępowania administracyjnego mającego na celu weryfikację spełniania przez przedsiębiorcę wymogu właściwego wykorzystania wydanych świadectw kierowców (niespełnienie warunków bądź podanie nieprawdziwych informacji) oraz spełnienia wymogów przy przedłużeniu ważności świadectw kierowców.Przeprowadzenie czynności wyjaśniających i postępowania administracyjnego mającego na celu weryfikację spełniania przez przedsiębiorcę wymogów do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.Przeprowadzenie czynności wyjaśniających i postępowania administracyjnego w przedmiocie spełniania wymogu dobrej reputacji. | Przeprowadzenie czynności wyjaśniających i postępowania administracyjnego mającego na celu weryfikację spełniania przez przedsiębiorcę wymogu właściwego wykorzystania wydanych świadectw kierowców (niespełnienie warunków bądź podanie nieprawdziwych informacji)) oraz spełnienia wymogów przy przedłużeniu ważności świadectw kierowców.Przeprowadzenie czynności wyjaśniających i postępowania administracyjnego mającego na celu weryfikację spełniania przez przedsiębiorcę wymogów do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.Przeprowadzenie czynności wyjaśniających i postępowania administracyjnego w przedmiocie spełniania wymogu dobrej reputacji. |
| 7. | Poprawa efektywności realizacji działań kontrolnych prowadzonych przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego | Liczba przeprowadzonych kontroli wewnętrznych i inspekcyjnych w roku w stosunku do liczby zaplanowanych w/w kontroli w roku (%). | 100%(26 kontroli) | 104%(27 kontroli) | 1. Kontrole wewnętrzne i inspekcyjne w jednostkach Inspekcji Transportu Drogowego (w WITD oraz BKOE i Delegaturach terenowych GITD).2. Rozpatrywanie i przygotowywanie projektów odpowiedzi na skargi dotyczące działalności kontrolnej ITD, w tym wykonywanie czynności wyjaśniających i sprawdzających dotyczących zgłaszania skarg w ramach działalności merytorycznej Biura Nadzoru Inspekcyjnego.3. Analiza efektywności podejmowanych przez inspektorów czynności kontrolnych oraz opracowywanie nowych metod, taktyk i sposobów prowadzenia kontroli.  | Realizacja zaplanowanych na 2021 rok kontroli wewnętrznych i inspekcyjnych w jednostkach InspekcjiBieżące rozpatrywanie wpływających skarg dotyczących działalności kontrolnej ITD oraz prowadzenie czynności wyjaśniających w tym zakresie.Prowadzenie bieżącego monitoringu w zakresie sporządzonej dokumentacji kontrolnej z wykorzystaniem systemu CEN.Monitorowanie i przekazywanie do jednostek ITD informacji, wytycznych i aktów prawnych w obszarze kontroli transportu drogowego. |
| 8. | Realizacja celów polskiej polityki transportowej w aspekcie międzynarodowym. | Liczba podjętych inicjatyw, proponowanych działań.  | 90%[[4]](#footnote-4) | 90% | 1) Realizacja polskich interesów na forum Unii Europejskiej oraz kontaktach z państwami spoza UE.2) Kontynuacja ścisłej współpracy z państwami bałtyckimi, V4 i Rumunią w zakresie projektów infrastrukturalnych na osi północ-południe.3) Promowanie międzynarodowego szlaku Via Carpatia, w tym w ramach starań o jej wpisanie do sieci bazowej TEN-T oraz w kontekście Bałkanów Zachodnich.4) Rozwój bazy prawno-traktatowej w kontaktach dwustronnych z sąsiadami.5) Działania zabezpieczające polskie interesy w kontekście rozwoju transportu kolejowego między Europą i Azją.6) Rozwój inicjatywy Trójmorza.7) Inicjatywy studyjne, wymiana doświadczeń. | Poniższe cele, zuwagi napandemiękoronawirusa, wdalszym ciągusą realizowanew hybrydowejformie - pracanalitycznych iprzygotowań dospotkań orazodbywaniubezpośrednichrozmów.Zauważalna jesttakże tendencjado powrotu dostandardowejformy odbywaniaspotkań oraz ichstopniowaintensyfikacja.W perspektywie1) Realizacja polskichinteresówna forum UniiEuropejskiejoraz kontaktachz państwamispoza UE.2) Kontynuacjaścisłejwspółpracydwustronnej iwielostronnej zpaństwamibałtyckimi, V4 iRumunią wzakresieprojektówinfrastruktural-nych na osipółnoc-południew tym stałejpoprawy jakościinfrastrukturyodcinkówprzygranicznychw ramachprocesulikwidacjiwąskich gardeł– w szczególnościstałe monitorowanedziałań podejmowanych wposzczególnych krajach pomimopandemii.3) PromowanieMiędzynarodowe-go szlaku Via Carpatia, w tym w ramach starań o jej wpisanie do siecibazowej TEN-Toraz w kontekścieTrójmorza orazBałkanów Zachodnich – stałe włączenie tematu domateriałów na spotkania wysokiegoszczebla, monitorowanie działań innych krajów.4) Rozwój bazyprawnotraktato-wej w kontaktachdwustronnych zsąsiadami.5) Działaniazabezpieczającepolskie interesyw kontekście rozwojutransportu kolejowego między Europą i Azją –monitorowanie działań innych krajów, w tympodejmowanychinwestycji.6) Rozwój inicjatywyTrójmorza - identyfikacja iwdrażanie zadańinfrastrukturalnych wpisujących się we wspólny zakres interesów gospodarczych regionu, monitorowanie działań innych krajów.7) Inicjatywy studyjne, wymianadoświadczeń. |
| 9. | Zapewnienie obsługi Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego w zakresie przygotowania projektu Programu w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 10 maja 2018 roku o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz.U. z 2018 r., poz 1089) oraz podejmowania działań zmierzających do jego realizacji. | Terminowa obsługa Pełnomocnika w zakresie realizowanych zadań. | 100%w zakresie przygoto-wania zaplano-wanych etapów Programu i przystą-pienie do jego realizacji. | 100% | Utrzymywanie w strukturze Ministerstwa Infrastruktury Biura Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego dla Rzeczypospolitej Polskiej, którego zadaniami będzie:1. obsługa Pełnomocnika w zakresie przygotowania Programu;
2. obsługa Pełnomocnika w zakresie realizacji Programu;
3. obsługa Pełnomocnika w zakresie prowadzenia i koordynowania prac związanych z przygotowaniem analiz, ocen i wniosków oraz projektów aktów prawnych i projektów innych dokumentów;
4. obsługa pełnomocnika w zakresie prowadzenia i koordynowania prac związanych z opiniowaniem projektów zmian rządowych dokumentów strategicznych przed ich przedłożeniem Radzie Ministrów w zakresie infrastruktury transportowej, w szczególności Krajowego Programu Kolejowego i Programu Budowy Dróg Krajowych w zakresie objętym Programem;
5. organizacja i obsługa pełnomocnika w zakresie współpracy z organami publicznymi, państwowymi osobami prawnymi, osobami prawnymi z udziałem Skarbu Państwa oraz organizacjami pozarządowymi i innymi jednostkami organizacyjnymi, w szczególności w zakresie rozpatrywania spraw i zajmowania stanowisk oraz pozyskiwania informacji i dokumentów niezbędnych do realizacji zadań Pełnomocnika.
 | Utrzymywanie w strukturze Ministerstwa Infrastruktury Biura Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego dla Rzeczypospolitej Polskiej, którego zadaniami jest:1. obsługa Pełnomocnika w zakresie przygotowania Programu;
2. obsługa Pełnomocnika w zakresie realizacji Programu;
3. obsługa Pełnomocnika w zakresie prowadzenia i koordynowania prac związanych z przygotowaniem analiz, ocen i wniosków oraz projektów aktów prawnych i projektów innych dokumentów;
4. obsługa pełnomocnika w zakresie prowadzenia i koordynowania prac związanych z opiniowaniem projektów zmian rządowych dokumentów strategicznych przed ich przedłożeniem Radzie Ministrów w zakresie infrastruktury transportowej, w szczególności Krajowego Programu Kolejowego i Programu Budowy Dróg Krajowych w zakresie objętym Programem;
5. organizacja i obsługa Pełnomocnika w zakresie współpracy z organami publicznymi, państwowymi osobami prawnymi, osobami prawnymi z udziałem Skarbu Państwa oraz organizacjami pozarządowymi i innymi jednostkami organizacyjnymi, w szczególności w zakresie rozpatrywania spraw i zajmowania stanowisk oraz pozyskiwania informacji i dokumentów niezbędnych do realizacji zadań Pełnomocnika.
 |
| 10. | Prowadzenie współpracy w formacie Europa Wschodnia – Chiny (17+1) w ramach Sekretariatu Koordynującego ds. Morskich „17+1” | Liczba Maritime Bulletin – publikacja będąca podsumowaniem działań Sekretariatu | 4 | 2 | 1. Prowadzenie działań integracyjno-promocyjnych regionu Europy Środkowo Wschodniej w zakresie gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej poprzez międzynarodową stronę internetową oraz organizację multirateralnych przedsięwzięć.2. Prowadzenie współpracy z zagranicznymi odpowiednikami ministerstwa, instytutami, placówkami dyplomatycznymi w państwach formatu 17+1 na poziomie eksperckim poprzez transfer wiedzy i informacji w obszarze zagadnień działalności ministerstwa.3. Bieżące opracowywanie przeglądu informacji gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej dla placówek dyplomatycznych, administracji morskich państw formatu 17+1 (w tym na portal.gov.pl, social media, Maritime Bulletin). | 1. Prowadzenie działań integracyjno-promocyjnych regionu Europy Środkowo Wschodniej w zakresie gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej poprzez międzynarodową stronę internetową oraz organizację multirateralnych przedsięwzięć.2. Prowadzenie współpracy z zagranicznymi odpowiednikami ministerstwa, instytutami, placówkami dyplomatycznymi w państwach formatu 17+1 na poziomie eksperckim poprzez transfer wiedzy i informacji w obszarze zagadnień działalności ministerstwa.3. Bieżące opracowywanie przeglądu informacji gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej dla placówek dyplomatycznych, administracji morskich państw formatu 17+1 (w tym na portal.gov.pl, social media, Maritime Bulletin). |
| 11. | Realizacja interesów Skarbu Państwa w nadzorowanych podmiotach poprzez efektywne wykonywanie czynności nadzoru właścicielskiego w spółkach z udziałem Skarbu Państwa | Realizacja zwyczajnych walnych zgromadzeń/ zgromadzeń wspólników w nadzorowanych spółkach z większościowym udziałem Skarbu Państwa w terminie ustawowym (w %)Monitorowanie, egzekwowanie i gromadzenie w formie tradycyjnej i elektronicznej (baza danych) informacji kwartalnych spółek z większościowym udziałem Skarbu Państwa (w %) | 100100 | 100100 | 1. Rozpatrywanie spraw wnoszonych, uczestnictwo na Walnych Zgromadzeniach/ Zgromadzeniach Wspólników. 2. Bieżące czynności nadzorcze w zakresie działalności podmiotów. Weryfikacja bieżąca, zbiorcza półroczna i roczna przekazywanych informacji kwartalnych. | 1. Rozpatrywanie spraw wnoszonych, uczestnictwo w Walnych Zgromadzeniach/ Zgromadzeniach Wspólników. 2. Bieżące czynności nadzorcze w zakresie działalności podmiotów.Weryfikacja bieżąca, zbiorcza półroczna i roczna przekazywanych informacji kwartalnych. |
| 12. | Zapewnienie wsparcia dla rozwoju gospodarki morskiej, żeglugi śródlądowej poprzez kształcenie branżowe/zawodo-we | Liczba osób przyjętych w procesie naboru/liczba planowanych (w %) | 77,64 | 88,46 | Prowadzenie szkół średnich. | Prowadzenie szkół średnich. |
| 13. | Dostosowanie przepisów krajowych do rzeczywistych warunków wykonywania prac podwodnych | Liczba aktów prawnych opracowywanych w procesie legislacyjnym (w szt.) | 7 | 2 | Prowadzenie procesu legislacyjnego | Prowadzenie procesu legislacyjnego |
| 14. | Stymulowanie rozwoju przemysłu okrętowego | Zgromadzenie partnerów zainteresowanych udziałem w projekcie Posidonia 2022 (w szt.)Liczba kwartalnych raportów o stanie przemysłu okrętowego w zakresie krajowym i międzynarodowym (w szt.) | 14 | 14 | Pozyskiwanie i agregowanie informacji od związków pracodawców branży stoczniowej i podmiotów branży.Rozpoznawanie potencjału rynków zagranicznych, m.in. z zaangażowaniem placówek dyplomatycznych i dyplomacji ekonomicznej. | 1. Pozyskiwanie i agregowanie informacji od związków pracodawców branży stoczniowej i podmiotów branży.2. Rozpoznawanie potencjału rynków zagranicznych, m.in. z zaangażowaniem placówek dyplomatycznych i dyplomacji ekonomicznej.3. Prowadzenie działań analitycznych w zakresie przemysłu okrętowego w kraju i za granicą.4. Realizacja Planu na rzecz odpowiedzialnego rozwoju w zakresie przemysłu okrętowego. |

**CZĘŚĆ D: informacja dotycząca realizacji celów objętych planem działalności na rok 2021**

*(należy krótko opisać najważniejsze przyczyny, które wpłynęły na niezrealizowanie celów, wystąpienie istotnych różnic w planowanych i osiągniętych wartościach mierników lub podjęcie innych niż planowane zadań służących realizacji celów)*

**Część A**

Cel 1

**Miernik: Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych (w%)**

Czynniki, które wpłynęły na wzrost wartości miernika:

- skrócenie długości torów z ograniczeniami eksploatacyjnymi wprowadzonymi ze względu na zły stan torów,

- wzrost długości torów z dopuszczalnym naciskiem Q ≥221 kN/oś,

- zwiększenie długości odcinków linii kolejowych, na których w stosunku do poprzedniego roku nastąpiło podwyższenie maksymalnej prędkości w stosunku
do długości odcinków, na których nastąpiło obniżenie prędkości.

**Miernik: Długość eksploatowanych linii kolejowych z prędkością użytkową 160 km/h i wyższą**

Czynnikiem, który wpłynął na wzrost wartości miernika była mobilizacja wykonawców pozwalająca na przyspieszenie robót budowlanych.

**Miernik: Długość eksploatowanych linii kolejowych z ERTMS (w km)**

Głównym czynnikiem, który wpłynął na spadek wartości miernika były opóźnienia inwestycyjne. Nie można pominąć faktu, że częściowo wpływ na ww. sytuację ma również panująca w kraju epidemia COVID-19. W związku z problemami związanymi z wdrażaniem systemu ERTMS Departament Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury wdrożył monitorowanie projektów ERTMS.

**Miernik: Liczba zmodernizowanych (oddanych do użytkowania dworców kolejowych (w szt.)**

Czynnikiem, który wpłynął na wzrost wartości miernika była mobilizacja wykonawców pozwalająca na przyspieszenie robót budowlanych.

Cel 2

**Miernik: Stopień realizacji docelowej sieci dróg szybkiego ruchu**

Najważniejsze przyczyny, które wpłynęły na niezrealizowanie celów, wystąpienie różnic w planowanych i osiągniętych wartościach mierników lub podjęcie innych niż planowane zadań służących realizacji celów:

1. Budowa autostrady A1 Tuszyn - Pyrzowice, odc. Tuszyn - gr. woj. śląskiego odc. Tuszyn (bez węzła) - węzeł Bełchatów (z węzłem) - pierwotny termin osiągnięcia PnU został przesunięty na II kwartał 2022 r. w związku z uznaniem roszczenia Wykonawcy w zakresie opóźnienia w uzyskaniu decyzji ZRID.

2. Budowa autostrady A1 Tuszyn – Pyrzowice, odc. w. Kamieńsk (bez węzła) - w. Radomsko (z węzłem) - brak uzyskania PnU w zakładanym terminie to skutek procedowanych roszczeń Wykonawcy w zakresie ZRiD oraz warunków pogodowych, uprawniających Wykonawcę do przedłużenia CnU.

3. Budowa drogi S5 Bydgoszcz – Mielno odc. Białe Błota – Szubin - Wykonawca w 2021 roku uzyskał PnU w zakresie wszystkich obiektów inżynierskich. Zakończenie robót na węźle warunkuje możliwość uzyskania PnU dla całego odcinka. Pierwotny termin zakończenia robót oraz oddania do użytkowania zostanie przesunięty po rozpatrzeniu roszczeń Wykonawcy.

4. Budowa drogi S7 Lubień – Rabka odc. Lubień – Naprawa - brak uzyskania PnU w zakładanym terminie spowodowany jest wyjątkowo niesprzyjającymi warunkami atmosferycznymi w postaci bardzo niskich temperatur powietrza oraz intensywnych opadów w marcu i kwietniu 2021 r. Wskutek uznanych roszczeń Wykonawcy podpisano aneks wydłużający CnU na koniec I kwartału 2022.

5. Budowa drogi S7 Olsztynek - Płońsk, odc. Napierki - Płońsk (S10) odc. Mława – Strzegowo - pierwotny termin zakończenia robót i uzyskania PnU zostanie

przesunięty w związku z procedowaniem PZ w zakresie zwiększonych ilości wymian gruntu dającym Wykonawcy uprawnienie do przedłużenia CnU.

6. Budowa drogi S7 Olsztynek – Płońsk, odc. Strzegowo – Pieńki - w dniu 03.12.2021 r. Wykonawca złożył do WINB wniosek o PnU. Postępowanie zostało jednak zawieszone ze względu na brak kompletnej dokumentacji. Jednocześnie w związku z roszczeniami Wykonawcy, pierwotny termin uzyskania CnU został przesunięty na II kwartał 2022 r.

7. Budowa drogi S7 Olsztynek – Płońsk, odc. Pieńki – Płońsk - w dniu 10.12.2021 r. Wykonawca złożył do WINB wniosek o PnU dla udostępnionego do ruchu odcinka. Wykonawca został wezwany do uzupełnienia braków formalnych. Jednocześnie w związku z procedowanymi roszczeniami termin uzyskania CnU został przesunięty na II kwartał 2022 r

**Miernik: Spadek liczby ofiar śmiertelnych w wyniku zdarzeń drogowych (%)**

Z analizy ostatecznych statystyk na dzień 23.02.2022 r. Komendy Głównej Policji dotyczących liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych porównujących rok do roku wynika, że w 2021 roku odnotowano znaczny, bo aż o 9,9% spadek liczby ofiar śmiertelnych w wyniku zdarzeń drogowych. Ostateczne dane
z Policyjnego systemu SEWIK za 2021 rok po uwzględnieniu ofiar śmiertelnych, które w ciągu 30 dni od daty zdarzenia drogowego zmarły w szpitalu w wyniku odniesionych obrażeń/ zmiany kwalifikacji przyczyn zgonu (30-dniowy okres zbierania danych za miesiąc poprzedni tzw. domarcia), tj. do 31 stycznia 2022 roku wykazały, iż w 2021 roku było 2245 ofiar śmiertelnych. Planowana wartość miernika do osiągnięcia na koniec 2021 roku zaplanowana była na poziomie 5%, tak więc nastąpił blisko dwukrotny spadek zaplanowanej wartości.

Należy podkreślić, że pomimo wprowadzenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej poważnych ograniczeń prowadzenia działalności związanej z organizacją, promocją lub zarządzaniem imprezami, takimi jak targi, wystawy, kongresy, konferencje, spotkania, włączając działalności polegające na zarządzaniu
i dostarczaniu pracowników do obsługi terenów i obiektów, w których te imprezy mają miejsce (ujętej w Polskiej Klasyfikacji Działalności w podklasie 82.30.Z), kolejnymi aktami normatywnymi: ustawą z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz.U. z 2020 r., poz. 374, z późn. zm.); ustawa o zmianie ustawy
o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych oraz niektórych innych ustaw z dnia 31 marca 2020 r. (Dz.U. z 2020 r. poz. 568) oraz rozporządzeniem Rady Ministrów: z dnia 6 maja 2021 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz.U. z 2021 r. poz. 861 z późn. zm) oraz z dnia 29 listopada 2021 r. w sprawie zakazów w ruchu lotniczym (Dz.U. z 2021 r. poz. 2176 z późn. zm), zrealizowano działania dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (SKR) i osiągnięto tak znaczny spadek wartości miernika.

W roku 2021 były kontynuowane prace nad przygotowaniem Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 (NPBRD 2021-2030),
który po międzyresortowych konsultacjach został przyjęty w 2021 roku. Jego zakres opiera się o doświadczenia dotychczasowych programów prewencyjnych, z uwzględnieniem najnowszych trendów i najskuteczniejszych rozwiązań, a przede wszystkim w oparciu o jasno zdefiniowaną wizję oraz zasady realizacji. Dodatkowo NPBRD 2021-2030 jest dokumentem wypełniającym w Polsce warunek podstawowy dla sektora transportowego, wynikający z projektowanego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady, ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące funduszy Polityki Spójności w perspektywie 2021-2027. NPBRD 2021-2030 stanowi krajową strategię w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w której dokonano podsumowania oceny zagrożeń
dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uzupełnieniem ww. krajowej strategii brd są dokumenty tworzące ramy finansowe do realizacji inwestycji infrastrukturalnych, tj. Program Budowy Dróg Krajowych do 2023 r. i jego kontynuacja, Program Budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 oraz Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 i zawierający elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz Program Utrzymania Dróg Krajowych na lata 2020-2030, który będzie kontynuował założenia Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 począwszy od roku 2025.

Pomimo prowadzonych w sposób ciągły niezależnie od ograniczeń wynikających ze stanu epidemii COVID-19 intensywnych prac inwestycyjnych
nad rozbudową i poprawą infrastruktury drogowej w Polsce, wciąż głównym czynnikiem wpływającym na liczbę wypadków drogowych z najcięższym skutkiem w tym utratą życia pozostaje człowiek. Ograniczenie wpływu tego czynnika determinuje osiągnięcie znacznej redukcji wypadków z udziałem ofiar śmiertelnych na polskich drogach i stanowi największe wyzwanie na kolejną dekadę. Należy podkreślić, iż przystępując do programowania działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w nowej perspektywie 2021-2030, należy uwzględniać dokumenty strategiczne oraz rekomendacje międzynarodowe i krajowe, które swoim zakresem obejmują zagadnienia związane z obszarem bezpiecznego systemu transportowego. W związku z powyższym etap uzgodnienia i zatwierdzenia NPBRD 2021 – 2030 został zakończony w 2021 roku. W ten sposób planowane i podejmowane działania wpiszą się w realizację zarówno międzynarodowej jak i krajowej polityki transportowej. Jednocześnie przyjęty nowy NPBRD 2021-2030 jest spójny z najważniejszymi rekomendacjami międzynarodowymi (Organizacja Narodów Zjednoczonych, Unia Europejska), a także kluczowymi dokumentami krajowymi, odnoszącymi się bezpośrednio lub pośrednio
do problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Cel 3

**Miernik: Operacje lotnicze IFR (Instrument Flight Rules) w polskiej przestrzeni powietrznej (liczba operacji)**

Wyższe niż zakładane wykonanie miernika wynika z faktu, iż liczba operacji IFR została zaplanowana w oparciu wykonanie za rok 2020, w którym występowały rygorystyczne obostrzenia związane z pandemią COVID-19 i w związku z tym nieprzewidywalna sytuacja na rynku. Ruch lotniczy zaczął się powoli odbudowywać, stąd wykonanie jest powyżej zakładanego planu (ponad 122% wykonania).

Cel 4

**Miernik: Udział długości infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza, dla której podjęto działania służące zwiększaniu dostępności i poprawie jakości (budowa, przebudowa, remont) w ogólnej długości infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza w danym roku [w mb/mb]**

Wyższe od zaplanowanej wykonanie wartości miernika wynika z korzystnej sytuacji hydrometeorologicznej panującej w 2021 r. Spowodowała ona rozłożenie rumowiska dennego równomiernie wzdłuż toru podejściowego do Świnoujścia, stąd większa ilość pogłębionych mb toru przy wykonaniu zakładanej ilości wydobytych m3 urobku. Ponadto Urząd Morski w Szczecinie pozyskał dodatkowe środki UE, które przeznaczono na prace czerpalne na torach podejściowych do portu w Trzebieży.

**Miernik: Poziom zmian wielkości przeładunkowych towarów w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej >= [%]**

Planowana wartość miernika wynosiła ≥102%. Wartość miernika osiągnięta na koniec roku 2021 wyniosła 108,9%. Na wysokość osiągniętej wartości miernika bezpośredni wpływ ma wielkość przeładunków towarów w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, poziom rozwoju i atrakcyjności tych portów, jak również konkurencja ze strony innych portów, w tym tych bałtyckich.

Większe od zaplanowanej wysokości wykonanie przedmiotowego miernika wynikało z rosnących obrotów cargo w polskich portach morskich, związanych
z obsługą gospodarki odrabiającej straty po pandemii oraz wracającej do poziomów sprzed jej wystąpienia. Warto zauważyć, że w roku 2020 przeładunki
w polskich portach morskich uległy nieznacznemu zmniejszeniu względem roku 2019, co też przełożyło się na nieco mniejszą bazę porównawczą dla lat 2021 i 2020. Pomimo trudnych uwarunkowań kontynuowane były również działania inwestycyjne na rzecz polskich portów morskich, które skutkowały dalszym zwiększaniem ich potencjału, podnoszeniem ich konkurencyjności na wymagającym rynku transportu morskiego oraz służyły angażowaniu ich w obsługę dodatkowych potoków ładunków – co znalazło odzwierciedlenie w ww. wartości wskaźnika.

**Miernik: Ilość zadań realizowanych w ramach prac przygotowawczych projektu budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską
(w szt.)**

Zadanie nr 3: Rozpoczęcie robót pogłębiarskich na rzece Elbląg do punktu P1 planowane jest do realizacji w 2022 r. Niezależnie od powyższego uzyskana wartość miernika odzwierciedla osiągnięty w 2021 r. sukces w realizacji zadania.

**Część B**

Cel 1

**Miernik: Wskaźnik bezpiecznych zawinięć statków do portów morskich w danym roku (%).**

Przedmiotowy miernik sprawozdają Urzędy Morskie w Gdyni i w Szczecinie. W 2021 r. podejmowano skuteczne działania służące bezpiecznej żegludze statków, m.in. poprzez szereg inwestycji, dzięki którym zwiększone zostało bezpieczeństwo jednostek wpływających do portów, co spowodowało większe wykonanie wskaźnika.

Cel 2

**Miernik: Udział liczby studentów kształconych zgodnie z Konwencją STCW w ogólnej liczbie studentów, których kształcenie finansowane jest
z budżetu państwa (%).**

Na niższe wykonanie miernika wpłynęło: niż demograficzny; sytuacja epidemiczna w kraju; słabe wyniki matur w związku z pandemią COVID-19, niski poziom wiedzy co skutkuje nieutrzymaniem się na uczelni technicznej w kolejnych latach, spadek zainteresowania wśród młodzieży zawodem marynarza spowodowany obniżeniem wynagrodzeń oraz wydłużeniem kontraktów, kryzys gospodarczy, który dotknął branżę morską, wybór przez potencjalnych kandydatów innej ścieżki kariery morskiej, wzrost liczby cudzoziemców na kierunkach objętych Konwencją STCW, których kształcenie nie jest finansowane z budżetu państwa, konieczność uzyskania wskaźnika SSR na poziomie 13

Cel 3

**Miernik: Liczba statków, w których stwierdzono uchybienia w stosunku do ogólnej liczby przeprowadzonych inspekcji statków [szt./szt.]**

Miernik nie został w pełni zrealizowany m.in. z powodu:

- w zakresie UŻŚ Bydgoszcz:

1) niższa niż planowana liczba inspekcji wynika z ogłoszonego stanu epidemii, który spowodował ograniczony ruch na wodzie, jak też wygenerował braki

zasobów kadrowych uprawnionych do przeprowadzenia inspekcji,

2) w sezonie wiosenno-letnim 2021 r., w okresie intensywnej realizacji zadań ustawowych w terenie, wystąpiły okoliczności o nieprzewidywalnym rozmiarze.

Do nich należą m.in. awarie łodzi inspekcyjnych i samochodów służbowych, które spowodowały brak możliwości inspekcji w zaplanowanych terminach.

- w zakresie UŻŚ Wrocław:

1) stan epidemii w kraju,

2) awarie/modernizacje stopni wodnych uniemożliwiających pokonanie odcinka,

3) zachowanie głębokości tranzytowych niezbędnych na przepłynięcie trasy, alarmowe stany wód związanych z opadami deszczu.

**Miernik: Długość dróg wodnych śródlądowych poddanych inspekcji [w km]**

- w zakresie UŻŚ Bydgoszcz:

1) niższa niż planowany procent śródlądowych dróg wodnych poddanych inspekcji wynika z bardzo niskiego stanu wód na wszystkich rzekach (susza hydrologiczna) m.in. Bug, Narew, Noteć, Warta, Wisła,

2) zamknięcie wybranych odcinków dróg wodnych spowodowanych awariami urządzeń wodnych także przyczyniło się do braku możliwości przejścia statków

inspekcyjnych, w terminie dogodnym dla warunków hydrologicznych, zapewniających bezpieczne przeprowadzenie inspekcji szlaku żeglugowego.

- w zakresie UŻŚ Wrocław:

1) brak wpływu na warunki hydrologiczne i meteorologiczne (wysokie / niskie stany wód, uniemożliwiające pokonanie odcinków drogi wodnej), alarmowe stany wód związane z opadami deszczu / zamknięte szlaki żeglugowe, brak możliwości przepłynięcia przez stopień wodny „Przewóz”, weryfikacja szlaku żeglownego rzeki Wisły od km 92+500 do 324+500 niewykonalna ze względu na niski stan wody,

2) awarie oraz modernizacje stopni wodnych, uniemożliwiające pokonanie odcinka lub zachowanie głębokości tranzytowych niezbędnych do przepłynięcia trasy.

3) stan epidemiczny w kraju.

Cel 4

**Miernik: Ilość ładunków przetransportowanych śródlądowymi drogami wodnymi (tony)**

Miernik nie został wypełniony zgodnie z planowanym wykonaniem, w szczególności z powodu:

1. wpływu epidemii COVID-19 na sektor transportu, w szczególności widoczny w obniżonym poziomie globalnej wymiany handlowej i zakłóceniach łańcucha

dostaw, m.in. w przepływie pracowników sektora transportu w UE związany z obostrzeniami (izolacje, kwarantanny, zakażenia),

1. niedostatecznych warunków nawigacyjnych na drogach krajowych wynikających m.in. z istniejących parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych nie pozwalających na efektywny transport, spowodowane złym stanem infrastruktury transportowej oraz zmianami klimatu (niskie stany wód w sezonie żeglugowym 2021 r.),
2. zmian w funkcjonowaniu rynku żeglugowego mających wpływ na konkurencyjność przedsiębiorstw – rosnące koszty stałe wynikające z konieczności modernizacji floty statków oraz brak dostępu do wykwalifikowanej kadry,
3. niedostatecznego zagospodarowania dróg żeglownych w Polsce, zarówno pod względem charakteru (rzeki skanalizowane, swobodnie płynące, kanały), jak i parametrów żeglugowych (wymiary śluz, głębokość i szerokość szlaku, wysokości mostów).

Cel 5

**Miernik: Liczba dokumentów planistycznych/przyjętych/uzgodnionych/zatwierdzonych (szt.)**

Miernik nie został wypełniony, gdyż ograniczenia spowodowane pandemią COVID-19 w 2020 r. skutkowały opóźnieniami w przygotowaniu przeglądu
i aktualizacji planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy (PGW) i planów zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszarów dorzeczy (PZRP). Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (PGW WP) opracowały projekty planów, przy udziale wykonawców zewnętrznych, wyłonionych w drodze procedury udzielenia zamówienia publicznego.

PGW WP dokonało wyboru wykonawców prac po przeprowadzeniu przetargu niegraniczonego na realizację ww. usług. Informacja o wyborze wykonawcy przeglądu i aktualizacji planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy była przedmiotem odwołania do Krajowej Izby Odwoławczej, której działalność została zawieszona, w związku z początkiem pandemii, tuż po skierowaniu do niej odwołania, co spowodowało opóźnienie w rozpatrzeniu odwołania,
a tym samym miało wpływ na opóźnienie terminu rozpoczęcia prac i spowodowało konieczność weryfikacji ich harmonogramu.

W przypadku opracowania projektów PZRP, prócz pandemii COVID-19 na niedotrzymanie terminu zakończenia prac wpłynęło także znaczne opóźnienie
w przekazaniu PGW WP przez ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej projektu PZRP od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych.

Powyższe zmiany w harmonogramach prac nad projektami PGW i PZRP spowodowały konieczność późniejszego rozpoczęcia lub przedłużenia półrocznych konsultacji społecznych projektów ww. dokumentów i w konsekwencji także późniejsze rozpoczęcie prac nad projektami rozporządzeń w sprawie przyjęcia PZRP i PGW. Jednocześnie opóźnienie w przygotowaniu „Krajowego programu ochrony wód morskich” jest związane z długim procesem uzgadniania sposobu

rozpatrzenia uwag i naniesienia stosownych zmian do dokumentu.

**Część C**

Cel 1

**Miernik: Liczba pasażerokilometrów finansowanych w ramach przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych (w mln)**

Przyczyny spadku wartości miernika: w związku z wystąpieniem stanu epidemii wywołanego zakażeniami wirusem SARS-CoV-2 nastąpiło tymczasowe wstrzymanie przemieszczania się pasażerów w transporcie kolejowym wykonywanym z przekroczeniem granicy wschodniej Rzeczypospolitej Polskiej. Dodatkowo nastąpiło skrócenie relacji pociągów przekraczających granice RP w związku z ograniczeniem oferty przewozowej przez kontrahenta zagranicznego.

Cel 2

**Miernik: Liczba zmienianych /nowych aktów prawnych.**

Realizacja została wydłużona do roku 2022, ponieważ ustawa o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw weszła w życie z dniem 1 marca 2022 r. i dopiero na jej podstawie można było rozpocząć prace nad dwoma projektami rozporządzeń Ministra Infrastruktury:

 - w sprawie przeprowadzenia szkolenia mającego na celu przywrócenie zarządzającemu transportem zdolności do kierowania operacjami transportowymi oraz określenia wzoru zaświadczenia o odbyciu tego szkolenia lub złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu pisemnego,

- zmieniające rozporządzenie w sprawie kart do tachografów cyfrowych.

Natomiast prace nad pozostałymi dwoma rozporządzeniami będą mogły być rozpoczęte dopiero po publikacji rozporządzenia wykonawczego zmieniającego rozporządzenie Komisji (UE) 2016/403 wraz z załącznikiem.

Cel 3

**Miernik: Liczba zmienianych /nowych aktów prawnych.**

Podczas prowadzonych prac legislacyjnych nad projektem ustawy zmieniającej ustawę o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U.poz.1997), okazało się, że zaplanowana wartość miernika na rok 2021 dla przedmiotowego celu została określona na zawyżonym poziomie, ponieważ zmian legislacyjnych wymaga mniejsza ilość aktów wykonawczych, niż wcześniej zakładano.

Cel 4

**Miernik: Liczba przeprowadzonych działań technicznych obejmująca liczbę przeprowadzonych badań technicznych i przeegzaminowanych osób**

Większe wykonanie miernika jest wynikiem przeprowadzenia większej liczby badań w związku z zarejestrowaniem nowych urządzeń pod dozór techniczny.

Cel 5

**Miernik: Liczba przeprowadzonych kontroli drogowych w roku w stosunku do liczby zaplanowanych kontroli w roku (%)**

Należy wskazać, że w Ramowym Planie RPK ITD zostały zaplanowane 120 252 kontrole drogowe, co stanowiło 25-procentowe obniżenie Ramowego Planu Kontroli ITD na 2022 r. w zakresie kontroli drogowych. Uzasadnieniem obniżenia o 25% w stosunku do pierwotnie zakładanych planów w 2021 r., jak i w 2020 r., jest utrzymująca się (drugi rok z rzędu) pandemia koronawirusa SARS-Cov-2, brak możliwości dokładnego przewidzenia rozwoju sytuacji w zw. z tą pandemią, etapów jej nasilenia, wprowadzanych ograniczeń, w tym zamykania granic, co wpływa na ruch pojazdów i możliwe kontrole, delegowanie inspektorów WITD
do realizacji innych istotnych dla Państwa zadań (jak to miało miejsce w 2020 r.), co może wpływać bezpośrednio na mniejszą realizację przez WITD zadań wynikających z Ramowego Planu Kontroli. Ponieważ wszystkie te czynniki ryzyka związane z ograniczeniami pandemicznymi występowały w mniejszym stopniu w 2021 r. niż w 2020 r., to nastąpiło przekroczenie planu do poziomu 132 %. Dodatkowo do przekroczenia planu przyczyniła się większa liczba inspektorów, która wykonywała zadania – zakończenie XX edycji kursu na inspektora transportu drogowego i mniejsza rotacja pracownicza wskutek niepewnej sytuacji epidemicznej.

**Miernik: Liczba zrealizowanych tras patrolowych w roku**

Osiągnięcie wyższego od zakładanego miernika wynikało ze zintensyfikowania działań kontrolnych w ramach realizowanych zadań ustawowych związanych
z nadzorem nad bezpieczeństwem w ruchu drogowym.

**Miernik: Liczba zastosowanych rozstrzygnięć w prowadzonych czynnościach wyjaśniających w stosunku do ogólnej liczby ujawnionych naruszeń**

Niezrealizowanie miernika wynikało z braków kadrowych oraz dużej rotacji kadr. Dodatkowo należy wskazać, że wpływ na realizację ww. miernika ma brak efektywnych procedur prawnych, które pozwalałaby na skuteczne egzekwowanie odpowiedzialności za popełnione wykroczenia wobec osób ignorujących wysyłane za pośrednictwem poczty wezwania do wskazania kierującego pojazdem oraz brak dostatecznego uregulowania kwestii związanej z dochodzeniem odpowiedzialności za popełnione wykroczenia w kontekście art. 96 § 3 Kodeksu wykroczeń (niewskazanie osoby, która kierowała pojazdem).

Cel 6

**Miernik: Liczba weryfikacji ważnych wydanych świadectw kierowców w danym roku kalendarzowym w stosunku do liczby świadectw kierowców
na dzień 31 grudnia 2020 r.**

Brak osiągnięcia planowanej wartości miernika związany jest m.in. ze stale wzrastającą ilością wniosków o wydanie świadectw kierowcy oraz wydanych
w związku z tym świadectw kierowcy i w konsekwencji wyższa od zakładanej liczba wydanych i ważnych świadectw kierowców na koniec 2020 r. oraz z brakiem dostatecznej liczby osób mogących wykonywać przedmiotowe działanie.

**Miernik: Liczba postępowań administracyjnych przeprowadzonych w związku z kontrolą z art. 83 ustawy o transporcie drogowym.**

Osiągnięta wartość miernika różni się od deklarowanej bowiem planując przedmiotowy miernik nie zidentyfikowano, że zajdzie potrzeba większej liczby weryfikacji związanej z informacjami od zarządzających o zaprzestaniu współpracy z przedsiębiorcami.

**Miernik: Liczba postępowań administracyjnych w przedmiocie spełniania wymogu dobrej reputacji przez podmioty wskazane w art. 7d ust. 1 ustawy o transporcie drogowym**.

Osiągnięta wartość miernika różni się od deklarowanej bowiem w 2021 r. uzupełniono skład osobowy sekcji zajmującej się prowadzeniem postępowań, podjęto działania organizacyjne mające na celu zmniejszenie ryzyka nieosiągnięcia zakładanego poziomu miernika oraz ryzyko związane z pandemią zostało skutecznie zmniejszone poprzez zastosowanie działań w zakresie organizacji pracy zdalnej, co spowodowało zwiększenie liczby prowadzonych spraw.

Cel 7

**Miernik: Liczba przeprowadzonych kontroli wewnętrznych i inspekcyjnych w roku w stosunku do liczby zaplanowanych w/w kontroli w roku (%).**

Większa liczba zrealizowanych kontroli, aniżeli ich zakładana ilość wzięła się z faktu, iż jeden z Zespołów Biura Kontroli Opłaty Elektronicznej został skontrolowany przez Wydział Kontroli Inspekcyjnej GITD dwa razy w ciągu półrocza. Plan przedstawiony do realizacji zakładał przeprowadzenie jednej kontroli w Zespole , ale zorganizowanie kolejnej kontroli w danej jednostce miało na celu dodatkowe zweryfikowanie prawidłowości funkcjonowania i wykonywania zadań służbowych przez inspektorów i wynikało z doraźnych potrzeb.

Cel 10

**Miernik: Liczba Maritime Bulletin – publikacja będąca podsumowaniem działań Sekretariatu.**

Na nieosiągnięcie zamierzonej wartości miernika wpłynęła pandemia COVID-19, zmiana stacjonarnej formuły spotkań na spotkania on-line, kryzys 17+1 oraz wycofanie się Litwy z formatu.

Z uwagi na narastający kryzys formatu w dotychczasowej formie oraz wycofanie się Litwy (powrót do 16+1) widoczne było zmniejszenie aktywności uczestników. Zorganizowano w formule on-line (pandemia) spotkania ze stroną chińską, w trakcie których nawiązywano m.in. do współpracy w ramach Sekretariatu Morskiego 16+1. Zadania kontynuowane będą w 2022 r.

Cel 12

**Miernik: Liczba osób przyjętych w procesie naboru/liczba planowanych (w %)**

Osiągnięta wartość miernika na poziomie 88,46% wskazuje na większe jego wykonanie %, tj. odchylenie pozytywne. Oznacza to że de facto przyjęto więcej osób niż planowano. Należałoby zatem dodatkowo wskazać, że szkoły ponadpodstawowe prowadzone przez Ministra Infrastruktury dołożyły wszelkich starań, aby zrekrutować jak największą liczbę uczniów podejmując liczne działania promocyjne. Wyższe wykonanie miernika spowodowane było również osobistymi preferencjami i decyzjami uczniów, na które wpływ miały m. in. wysoka zdawalność matur (ZSM w Świnoujściu) oraz możliwość znalezienia zatrudnienia
w zawodzie.

Cel 13

**Miernik: Liczba aktów prawnych opracowywanych w procesie legislacyjnym (w szt.)**

Odstąpiono od realizacji celu z uwagi na rezygnację ze zmian legislacyjnych w zakresie warunków wykonywania prac podwodnych. Ponownie przeanalizowano zakres zmian oraz zamierzone efekty proponowanych wcześniej zmian, a w konsekwencji stwierdzono brak zasadności w podejmowaniu dalszych działań zmierzających do zmiany aktów prawnych. Powyższe wynikało również z konsultacji przeprowadzanych w ramach procesu legislacyjnego, z których wynikały znaczące rozbieżności w zakresie możliwości uregulowania, czy zmian pierwotnie zaproponowanych.

1. Dotyczy Planu działalności Ministra Infrastruktury na rok 2021 – aktualizacja. [↑](#footnote-ref-1)
2. Wartość miernika jest zgodna z ewidencją danych na 31 grudnia 2021 r. (Raport Roczny Zarządcy – PKP PLK SA). [↑](#footnote-ref-2)
3. Ostateczne dane z Policji za 2021 r. z systemu SEWIK wg stanu na 23.02.2022 r. [↑](#footnote-ref-3)
4. Wartość 90% wskazana ze względu na specyfikę wydarzeń międzynarodowych, których realizacja zależna jest od wielu czynników, na których ministerstwo nie ma wpływu, np. pilne i nieprzewidziane zobowiązania członków Kierownictwa Ministerstwa lub odwołanie konferencji przez organizatora/warunki pogodowe. [↑](#footnote-ref-4)