

MINISTER INFRASTRUKTURY

Stan prac na dzień: 20 lipca 2021 r.

Lp.	Numer z Wykazu/ planowany termin przyjęcia przez RM (jeżeli został określony)	Tytuł projektu	Krótki opis – istota projektu Termin implementacji: (przy projektach wykonujących prawo UE)	Aktualny stan prac
1.	UD18 II/III kwartał 2020 r. III kwartał 2021 r.	Projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw DTD	Projekt ma na celu zmiany w zakresie systemu publicznego transportu zbiorowego w szczególności w zakresie przewozów wykonywanych na podstawie umowy z operatorem i na potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Zawiera rozwiązania uwzględniające postulaty strony społecznej w szczególności dotyczące, korzystania z przystanków, dopłat do przewozów w związku z respektowaniem przez przewoźników uprawnień do ulgowych przejazdów, zwolnienia z opłat wiatoli w przewozach do 50 km.	<u>6 września 2016 r.</u> – projekt przygotowywany do uzgodnień wewnątrzresortowych. Przygotowywane jest zarządzenie MIB w sprawie powołania Zespołu, który opracuje propozycje zmian w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Zespół będzie miał za zadanie dokonanie analizy projektu ustawy. Zarządzenie Nr 51 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 3 listopada 2016 r. w sprawie powołania Zespołu do spraw opracowania projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dziennik Urzędowy MIB z 2016 r., poz. 81). Trwają prace nad organizacją pierwszego spotkania Zespołu. Pierwsze posiedzenie Zespołu zaplanowano na 5 grudnia 2016 r. <u>5 grudnia 2016 r.</u> – odbyło się pierwsze spotkanie Zespołu. Drugie spotkanie Zespołu zaplanowano na <u>11 stycznia 2017 r.</u> Na <u>2 lutego 2017 r.</u> zaplanowano trzecie spotkanie Zespołu. Na dzień <u>17 lutego 2017 r.</u> zaplanowano czwarte posiedzenie Zespołu <u>14 lutego 2017 r.</u> – zmiana daty posiedzenia Zespołu na 28.02.2017 r. <u>28 lutego 2017 r.</u> – czwarte posiedzenie Zespołu. <u>4 kwietnia 2017 r.</u> – piąte posiedzenie Zespołu. <u>23 maja 2017 r.</u> – odbyło się spotkanie Zespołu. <u>5 czerwca 2017 r.</u> – projekt ustawy przekazany do uzgodnień wewnątrzresortowych.

				Trwa analiza uwag po uzgodnieniach wewnątrzresortowych. 31 lipca 2017 r. – projekt po uwzględnieniu niektórych zgłoszonych uwag został ponownie przesłany do uzgodnień wewnątrzresortowych. 9 stycznia 2018 r. – odbyło się posiedzenie Komisji Infrastruktury Sejmu RP, na którym została rozpatrzona informacja MiiB na temat założeń do projektu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Na posiedzeniu odbyła się debata nad koncepcją funkcjonowania transportu publicznego w Polsce. Do 23 stycznia 2018 r. uczestnicy posiedzenia oraz zainteresowane podmioty mogą przysłać stanowiska do przedstawionego przez MiiB projektu. Trwa analiza uwag zgłoszonych po posiedzeniu Komisji Infrastruktury. 23 lutego 2018 r. – projekt został przesyłany do uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji publicznych z terminem zgłaszania uwag 30 dni od daty otrzymania projektu. Trwa analiza uwag zgłoszonych w trakcie uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji publicznych. 19 czerwca 2018 r. – projekt skierowano na posiedzenie SKRM do rozpatrzenia w dniu 28 czerwca 2018 r. Projekt został zdjęty z posiedzenie SKRM z uwagi na potrzebę dalszych uzgodnień i wydania opinii przez KWRiST. 9 lipca 2018 r. – projekt rozpatrzony przez Zespół Infrastruktury KWRiST. Zespół rekomendował prowadzenie dalszych prac nad projektem podczas kolejnego posiedzenia. 9 lipca 2018 r. – z inicjatywy Sekretarza SKRM odbyło się spotkanie uzgodnieniowe w sprawie projektu; ustalono, że resort przeprowadzi dodatkową analizę zaproponowanych rozwiązań i przedstawi uzupełniony projekt na SKRM. Trwają prace nad uzupełnieniem projektu. 19 listopada 2018 r. – projekt był przedmiotem obrad Zespołu do Spraw Infrastruktury KWRiST; z uwagi na krótki termin do zapoznania się przez stronę samorządową projekt będzie po raz kolejny przedmiotem obrad Zespołu na początku grudnia 2018 r. 28 listopada 2018 r. – projekt ustawy był przedmiotem obrad KWRiST; na posiedzeniu zapadła decyzja o powołaniu grupy roboczej w ramach struktur KWRiST, która zajmie się
--	--	--	--	---

				opracowaniem projektu; wniosek o rozpatrzenie projektu na początku grudnia przez Zespół (...) nie znalazł poparcia; 4 marca 2019 r. – poprawiony projekt został przesłany do ponownego rozpatrzenia przez KWRIST 18 marca 2019 r. – odbyło się posiedzenie Zespołu Infrastruktury (...) który nie zajął stanowiska w przedmiotowej sprawie. 1 kwietnia 2019 r. – projekt został omówiony na posiedzeniu KWRIST (opinia negatywna). 4 kwietnia 2019 r. – projekt został omówiony na posiedzeniu SKRM. W związku ze zgłoszonymi uwagami i dyskusją zdecydowano, że projekt będzie przedmiotem kolejnego posiedzenia SKRM w dniu 11 kwietnia br. (termin rozpatrzenia przesunięty). 30 kwietnia 2019 r. – projekt rozpatrzony przez SKRM; Komitet zalecił MI zorganizowanie spotkania uzgodnieniowego z podmiotami, które zgłosiły uwagi. 9 maja 2019 r. – odbyło się przedmiotowe spotkanie uzgodnieniowe. Procedowane w poprzednim wykazie pod nr UD126. 5 grudnia 2019 r. – decyzją Przewodniczącego ZPPR projekt został wpisany do Wykazu. 07 czerwca 2021 r. przekazano do KPRM aktualizację zgłoszenia do Wykazu oraz OSR. 17 czerwca 2021 r. Centrum Analiz Strategicznych KPRM przekazało pozytywną opinię z uwagami do aktualizacji zgłoszenia do Wykazu. Trwa analiza zgłoszonych uwag.
2.	UD48 II kwartał 2020 r. IV kwartał 2020 r. II kwartał 2021 r.	Projekt ustawy o czasie pracy maszynistów DTK	Celem rozwiązań planowanych w projekcie jest: 1. Eliminowanie zagrożeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego wynikających z naruszania przez maszynistów limitów czasu pracy oraz wymaganego okresu odpoczynku między służbami. 2. Wyeliminowanie nieprawidłowości wynikających ze zróżnicowania standardów odnoszących się do warunków pracy maszynistów u poszczególnych przewoźników kolejowych działających w Polsce.	15 stycznia 2020 r. – decyzją ZPPR podjętą na posiedzeniu projekt został wpisany do Wykazu. Trwają uzgodnienia wewnątrzresortowe. Projekt został uzgodniony – obecnie oczekuje na ostateczną akceptację Departamentu Prawnego (DP). Przygotowano nową wersję projektu, trwają uzgodnienia z DP.

				12 października 2020 r. – projekt został przekazany do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych z termin 14 dni na zgłaszanie uwag. Trwa analiza licznie nadesłanych uwag. 10 grudnia 2020 r. – opracowywanie zbiorczej tabeli z uwagami, które wpłynęły w ramach uzgodnień. 28 grudnia 2020 r. – analiza uwag przekazanych przez Radę Legislacyjną. 14 stycznia 2021 r. – opracowywanie tabeli uwag oraz analiza nadesłanych uwag Rady Legislacyjnej. 18 marca 2021 r. – analiza uwag DP do projektu odpowiedzi do Rady Legislacyjnej. 25 marca 2021 r. – ponowne przekazanie projektu odpowiedzi do Rady Legislacyjnej do uzgodnienia przez DP. Planowane wysłanie odpowiedzi do RL. 31 marca 2021 r. – oczekujemy na uzgodnienie przez DP odpowiedzi Rady Legislacyjnej. 9 kwietnia 2021 r. – otrzymaliśmy pismo z DP z kolejnymi uwagami do projektu odpowiedzi do Rady Legislacyjnej. 19 kwietnia 2021 r. analiza kolejnych uwag DP z uwagami do projektu odpowiedzi do Rady Legislacyjnej. Dalsze procedowanie odpowiedzi do RL. 25 maja 2021 r. – na dni 31.05.2021, 07.06.2021 i 14.06.2021 zaplanowany jest cykl wideokonferencji z udziałem Pana Ministra Andrzeja Bittla na temat projektu ustawy z podmiotami, które zgłosiły uwagi w ramach konsultacji publicznych. Przygotowania do pierwszej wideokonferencji 31.05.2021. 18 czerwca 2021 r. – analiza postulatów poruszanych na wideokonferencjach.
3.	UD51 I/II kwartał 2020 r. III kwartał 2021 r.	Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw	Potrzeba wprowadzenia zmian przewidzianych w projekcie ustawy wynika m.in. z oczekiwań społecznych oraz potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Spowodowane jest to faktem, że w ostatnich latach zauważalny jest dynamiczny rozwój technologii w zakresie urządzeń takich jak: hulajnoga elektryczna, deskorolka elektryczna, elektryczne urządzenia samopoziomujące i inne urządzenia o podobnej konstrukcji wyposażone w napęd elektryczny, przeznaczone do transportu	18 lipca 2019 r. – decyzją Przewodniczącego ZPPR w uzgodnieniu z Szefem CAS projekt został wpisany do Wykazu prac legislacyjnych RM. Trwają uzgodnienia wewnątrzresortowe. 6 sierpnia 2019 r. – projekt został skierowany do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych z terminem na zgłaszanie uwag do <u>9 września br.</u>

		Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych DTD	osób (nazwane projektowanych przepisach urządzeniem transportu osobistego). Z uwagi na potrzebę prawnego uregulowania ruchu urządzeń transportu osobistego na drogach publicznych, projektowana regulacja obejmuje m.in. kwestie statusu prawnego urządzenia transportu osobistego (a tym samym jego użytkownika – kierującego tym urządzeniem), określenie części drogi przeznaczonych do ruchu urządzeń transportu osobistego, dopuszczalną prędkość wskazanych urządzeń, uprawnienia oraz minimalny wiek osób poruszających się przy użyciu tych urządzeń. Projektowane przepisy wprowadzają do ustawy – Prawo o ruchu drogowym definicję urządzenia transportu osobistego i określają dla tego urządzenia maksymalne wymiary (szerokości nieprzekraczająca w ruchu 0,9 m, długości nieprzekraczająca 1,25 m), masę własną (nieprzekraczającą 20 kg) oraz maksymalną prędkość jazdy ograniczoną konstrukcyjnie do 25 km/h, jak również źródło napędu (napęd elektryczny). Zgodnie z projektowaną regulacją, urządzenie transportu osobistego objęte zostało definicją roweru, dlatego też kierujący tym urządzeniem może korzystać z infrastruktury przeznaczonej dla rowerów (droga dla rowerów i pas ruchu dla rowerów) i jest obowiązany posiadać uprawnienia do kierowania takie same jak w przypadku roweru (m.in. karta rowerowa). Z tego względu, osoby poniżej 10 roku życia (granica wieku dla możliwości uzyskania karty rowerowej) nie mogą korzystać z urządzeń transportu osobistego.	Trwa analiza uwag. Procedowane w poprzednim wykazie pod nr UD564. 24 stycznia 2020 r. – decyzją Przewodniczącego ZPPR projekt został wpisany do Wykazu. 7 lutego 2020 r. – do ZPPR został przekazany wniosek o aktualizację zgłoszenia; Zespół odroczył decyzję do czasu analizy rozwiązań w kontekście uwag przedstawionych przez ZPPR oraz uzupełnienia OSR. 22 kwietnia 2020 r. – ZPPR podjął (w trybie obiegowym) decyzję o aktualizacji wpisu zgodnie z wnioskiem. 14 maja 2020 r. – projekt został skierowany do uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji publicznych z terminem na zgłaszanie uwag do 15 czerwca br. Trwa analiza uwag (m.in. od 65 podmiotów w ramach konsultacji). Trwa przygotowanie tabeli z konsultacji publicznych w sumie wpłynęło 97 uwag z konsultacji publicznych (36 podmiotów i stowarzyszeń oraz 61 osób fizycznych). 25 września 2020 r. – projekt rozpatrzony został przez Zespół ds. Infrastruktury (...) KWRiST; wydanie opinii został odroczone do następnego posiedzenia. 30 września 2020 r. – projekt został rozpatrzony na posiedzeniu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego; wydanie opinii zostało odroczone do następnego posiedzenia. 7 października 2020 r. – projekt został pozytywnie zaopiniowany przez Zespół ds. Infrastruktury (...) (KWRiST) w imieniu KWRiST. 14 października 2020 r. – projekt został skierowany do rozpatrzenia przez SKRM. 11 grudnia 2020 r. – planowany termin rozpatrzenia projektu przez SKRM na posiedzeniu (punkt zdjęty z porządku obrad). 29 grudnia 2020 r. – projekt był przedkładany na obradach SKRM (KRM-10-61-20). 5 stycznia 2021 r. – projekt przekazano do RCL.
--	--	---	---	---

				13 stycznia 2021 r. – wyznaczono Komisję Prawniczą. 26 stycznia 2021 r. – RM przyjęła projekt ustawy. 28 stycznia 2021 r. – skierowanie projektu do BL Sejmu RP (numer druku sejmowego 911). 26 lutego 2021 r. – skierowanie projektu do Senatu – (druk nr 337) 30 marca 2021 r. – Sejm RP uchwalił ustawę. 30 marca 2021 r. – skierowanie ustawy na podpis Prezydenta RP. <u>Ustawa jest opublikowana – 19.04.2021 r. Dz.U,poz.720</u>
4.	UC18 II kwartał 2020 r. IV kwartał 2020 r. II kwartał 2021 r.	Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw DTD	Celem projektu ustawy jest transpozycja do ustawodawstwa polskiego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/645 z dnia 18 kwietnia 2018 r. zmieniającej dyrektywę 2003/59/WE w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób oraz dyrektywę 2006/126/WE w sprawie praw jazdy, zwanej dalej „dyrektywą 2018/645”. Ponadto celem tego projektu jest zmiana przepisów ustawy w zakresie warunków i sposobu szkolenia osób zamierzających lub wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy w kierunku podniesienia efektywności tych szkoleń, uproszczenia i utransparentnienia zasad przeprowadzania testu kwalifikacyjnego oraz wprowadzenia ułatwień w wykonywaniu przewozu drogowego dla niektórych kierowców. Dodatkowo przedłożenie ma na celu podniesienie skuteczności nadzoru nad ośrodkami szkolenia, tj. podmiotami prowadzącymi szkolenia dla osób zamierzających lub wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy, oraz dostosowanie obiegu dokumentów i danych do potrzeb wynikających z projektowanych zmian.	<u>18 października 2019 r.</u> – decyzją ZPPR podjętą w trybie obiegowym projekt został wpisany do Wykazu prac legislacyjnych RM. Trwają uzgodnienia wewnątrzresortowe. Procedowane w poprzednim wykazie pod nr UC164. <u>24 stycznia 2020 r.</u> – decyzją Przewodniczącego ZPPR projekt został wpisany do Wykazu. <u>7 lutego 2020 r.</u> – projekt został skierowany do uzgodnień i konsultacji (z terminem na zgłaszanie uwag do 21 lutego br.). Trwa analiza uwag. <u>29 kwietnia i 8 maja 2020 r.</u> <u>13 sierpnia 2020 r.</u> – wideokonferencje uzgodnieniowe. Trwają uzgodnienia z MC. <u>25 września 2020 r.</u> – projekt rozpatrzony i pozytywnie zaopiniowany przez Zespół ds. Infrastruktury (...) KWRiST. <u>30 września 2020 r.</u> – projekt został rozpatrzony i pozytywnie zaopiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. <u>16 października 2020 r.</u> – Komitet Rady Ministrów do Spraw Cyfryzacji (termin na zgłaszanie uwag do 30 października br.).

				Projekt został przesłany do rozpatrzenia przez KSE z terminem zgłaszania uwag do 16 grudnia 2020 r. 30 grudnia 2020 r. - projekt ustawy został przyjęty w trybie obiegowym przez KSE. 5 stycznia 2021 r. - projekt jest przekazany do uzgodnienia z DP przed skierowaniem na SKRM. 21 stycznia 2021 r. - przekazanie projektu ustawy wraz z niezbędnymi dokumentami na SKRM. Uwaga projekt zdjęto z posiedzenia SKRM w dniu 18 lutego br., decyzją MI. 26 lutego 2021 r. - projekt jest przeznaczony do rozpatrzenia na Posiedzeniu SKRM (KRM-0610-7-21) 8 marca 2021 r. - SKRM przyjął projekt ustawy (nowy tekst) i rekomendował RM (KRM-0610-7-21) 15 marca 2021 r. - projekt skierowano do RCL z prośbą o rozpatrzenia przez KP. 30-31 marca 2021 r. - posiedzenie KP 7-8 kwietnia 2021 r. - kontynuacja KP 20-22 kwietnia 2021 r. - kontynuacja KP trwa przygotowanie projektu po KP celem przesłania do RCL. 05 maja 2021 r. - projekt przekazano do RCL celem weryfikacji po KP, posiedzenie KP w dniu 14.05.2021 r. 24 maja 2021 r. - po naniesieniu poprawek wskazanych przez Komisję Prawniczą RCL projekt po akceptacji DTD przekazano do DP celem zaakceptowania i przesłania do ostatecznego formalnego uzgodnienia z RCL 9 lipca 2021 r. - rozesłano projekt członkom SKRM z terminem zgłaszania uwag do dnia 16 lipca 2021 r.
5.	IA1 III kwartał 2020 r. IV kwartał 2020 r. I kwartał 2021 r.	Projekt uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy 100	Potrzeba wprowadzenia rozwiązań tj. budowa drogowych obejść miejscowości wynika z konieczności poprawy przepustowości głównych arterii drogowych, zwiększających dynamikę rozwoju zarówno regionów, jak i całego kraju poprzez łatwiejszy, szybszy i tańszy przepływ towarów oraz usług. Ponadto, realizacja planowanych w Programie inwestycji pozwoli zaspokoić oczekiwania mieszkańców związane z bezpieczną i szybką komunikacją. Program jest dedykowany działaniom inwestycyjnym, zapewniających	10 lutego 2020 r. - projekt został wpisany do Wykazu. 13 lutego 2020 r. - projekt został skierowany do uzgodnień z terminem na zgłaszanie uwag do 25 lutego br. 14 lutego 2020 r. - projekt został skierowany do konsultacji z terminem na zgłaszanie uwag do 30

		Obwodnic na lata 2020 – 2030” DDP	efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego a także poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i poprawę jakości życia mieszkańców polskich miast. Istotą rozwiązań ujętych w Programie jest wskazanie 100 drogowych obejść miejscowości w ciągu dróg krajowych, wytypowanych z uwagi na ich wpływ na poprawę warunków ruchowych na sieci dróg krajowych, bezpieczeństwa użytkowników dróg krajowych oraz zaawansowanie prac przygotowawczych wraz ze wskazaniem przybliżonych harmonogramów realizacji oraz zakładanych wydatków publicznych, których łączna suma została oszacowana na ok. 28 mld zł. Środki te pochodzą z Krajowego Funduszu Drogowego, dla którego spodziewane jest zasilenie środkami europejskimi.	marca br. (z powodu sytuacji epidemicznej termin konsultacji został wydłużony do 10 kwietnia br.) Trwa analiza uwag. Projekt w trakcie przeprowadzania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (potrwa do I kw. 2021 r.) 22 lipca 2020 r. – projekt rozpatrzony i pozytywnie zaopiniowany przez KWRiST. 5 października 2020 r. – nastąpiło zakończenie konsultacji społecznych Programu. W następstwie zgłoszonych uwag przez GDOŚ należy w sposób zasadniczy zmienić Prognozę, w związku z czym soś ulegnie wydłużeniu. 25 marca 2021 r. – projekt przedmiotem obrad SKRM (KRM-06111-10-21) 25 marca 2021 r. Komitet omówił projekt wraz z autopoprawką, zalecając Ministrowi Infrastruktury przedłożenie <i>nowego tekstu</i> projektu do rozpatrzenia przez Stały Komitet w trybie obiegowym. 01 kwietnia 2021 r. – SKRM przyjął projekt KRM-06111-10-21 13 kwietnia 2021 r. – projekt przyjęty przez RM.
6.	UD65 II kwartał 2020 r. III kwartał 2020 r. II kwartał 2021 r.	Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym DTK	Celem rozwiązań planowanych w projekcie jest wniosek Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o wprowadzenie państwowych egzaminów na stanowisko maszynisty. Aktualnie zarówno szkolenie, jak i egzaminowanie na licencję maszynisty i świadectwo maszynisty, są realizowane przez ten sam podmiot – ośrodek szkolenia i egzaminowania. W obowiązującym stanie prawnym osoby prowadzące pojazdy w transporcie kolejowym, jako jedyne spośród osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo pasażerów i przewożonych towarów, przechodzą egzaminy przeprowadzane przez podmioty prowadzące działalność gospodarczą. W każdej pozostałej części sektora transportu egzaminy prowadzi organ państwowy. W przypadku transportu drogowego egzaminy przeprowadzane są przez Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego. W transporcie morskim egzaminy przeprowadzane są Urząd Morski, a w transporcie lotniczym przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.	<u>15 maja 2019 r.</u> – decyzją ZPPR podjętą na posiedzeniu projekt został wpisany do Wykazu prac legislacyjnych RM. Trwają uzgodnienia wewnątrzresortowe. Projekt przygotowywany do przekazania do uzgodnień. <u>23 października 2019 r.</u> – projekt skierowany do uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji społecznych. Procedowane w poprzednim wykazie pod nr UD534. 14 lutego 2020 r. – decyzją Przewodniczącego ZPPR projekt został wpisany do Wykazu. 24 lutego 2020 r. – projekt został ponownie przesłany do uzgodnień i konsultacji. Trwa analiza i uzgodnienie uwag.

			W projekcie przewidziano również prowadzenie przez Prezesa UTK nowego systemu monitorowania kwalifikacji, uprawnień i czasu pracy maszynistów oraz prowadzących pojazdy kolejowe w systemie teleinformatycznym. Projektowane zmiany zweryfikują wysoki poziom zdawalności egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty.	<u>13 sierpnia 2020 r.</u> – otrzymano stanowiska MF (dodatkowe uwagi) i Prezesa UODO (akceptacja projektu) – trwa analiza przesłanych stanowisk w roboczej współpracy z UTK. <u>11 września 2020 r.</u> – wysłano do MF wyjaśnienia i odniesienie się do uwag. Projekt przygotowywany do wysłania do rozpatrzenia przez KRM i KSE. <u>19 listopada 2020 r.</u> – projekt przekazany do rozpatrzenia przez KSE (termin na zgłaszanie uwag do 27 listopada br.) <u>27 listopada 2020 r.</u> – projekt został przyjęty przez SKRM w trybie obiegowym. <u>18 grudnia 2020 r.</u> – projekt rozpatrzony przez KRM. <u>7 stycznia 2021 r.</u> – uzgadnianie z DP pisma przewodniego kierującego projekt na SKRM. <u>21 stycznia 2021 r.</u> – planowane przesłanie projektu ustawy na SKRM. <u>02.02.2021 r.</u> – przesłanie projektu ustawy na SKRM. <u>18 lutego 2021 r.</u> – projekt jest przyjęty przez SKRM (KRM-0610-12-21). <u>25 lutego 2021 r.</u> – projekt ustawy jest przygotowywany do przekazania do DP celem wysłania na komisję prawniczą <u>04 marca 2021 r.</u> – projekt przekazany został do DP celem wysłania do RCL <u>8 marca 2021 r.</u> – przesłanie projektu do RCL z wnioskiem o zwołanie komisji prawniczej. W oczekiwaniu na zwołanie komisji prawniczej przez RCL. <u>16 marca RCL</u> - przekazało uwagi do projektu. <u>25 marca 2021 r.</u> – dalsza analiza uwag RCL przy współpracy z UTK (ustosunkowanie się do zgłoszonych uwag) <u>8 kwietnia 2021 r.</u> – przekazano do DP projekt uwzględniający uwagi RCL z prośbą o zwolnienie z komisji prawniczej. Oczekiwanie na zwolnienie z komisji prawniczej.
--	--	--	---	---

				19 maja 2021 r. - projekt ustawy został zwolniony przez RCL z komisji prawniczej. Przygotowanie do wysyłki projektu na potwierdzenie przez SKRM. 08.06.2021 r. – projekt, przyjęty na posiedzeniu SKRM w dniu 18.02.2021 r., został przekazany Członkom SKRM do potwierdzenia, z terminem zgłaszania ewentualnych uwag do dnia 11.06.21 r. do godz. 16:00 <u>16 czerwca 2021 r. - potwierdzenie zakończenie przez SKRM w dniu 15 czerwca 2021 r. prac nad projektem.</u> <u>W trakcie przygotowania do przekazania do rozpatrzenia przez RM .</u>
7.	UD86 II kwartał 2020 r. III kwartał 2020 r. III kwartał 2021 r.	Projekt ustawy o zmianie ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej oraz ustawy o rozwiązywaniu sporów zbiorowych DL	Umożliwienie Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, zwanej dalej „PAŻP” lub „Agencją”, efektywnego funkcjonowania, w szczególności poprzez zniesienie ograniczeń elastyczności działania oraz dostosowywania się do zmieniających uwarunkowań zewnętrznych. Projekt ustawy zakłada przyjęcie rozwiązań regulacyjnych, które z jednej strony zagwarantują Agencji możliwość bardziej dynamicznego rozwoju, z drugiej zaś będą miały pozytywny wpływ na szeroko rozumianą branżę lotniczą w Polsce. Ograniczenia wynikające z obowiązujących przepisów powodują, iż PAŻP trudno jest sprostać zadaniom, jakie jest obowiązana realizować na podstawie przepisów prawa UE w zakresie zarządzania krajową przestrzenią powietrzną, zapewniania służby informacji powietrznej w przestrzeni niekontrolowanej oraz pełnienia funkcji służby alarmowej, przy jednoczesnym realizowaniu tzw. Celów skuteczności działania służb żeglugi powietrznej w kluczowych obszarach skuteczności działania – przepustowość przestrzeni powietrznej, bezpieczeństwo, środowisko oraz efektywność kosztowa. W szczególności Agencja nie ma możliwości pełnego działania na arenie międzynarodowej, między innymi w zakresie inicjatyw rozwojowych promowanych i podejmowanych w ramach inicjatywy Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Istota rozwiązań zaproponowanych w projekcie ustawy sprowadza się do ograniczenia obciążeń regulacyjnych po stronie PAŻP, które nie znajdują uzasadnionego wyjaśnienia. Dzięki rozszerzeniu katalogu zadań ustawowych PAŻP o możliwość prowadzenia działalności innowacyjnej w określonym obszarze, Agencja będzie mogła stanowić rodzaj ośrodka innowacyjnego, wokół którego koncentrować się będą działania związane z rozwijaniem elementów nowatorskich branży lotniczej. Proponowana zmiana ma o tyle doniosłe znaczenie, że Rzeczpospolita Polska, przez podmioty takie jak Agencja, powinna przygotować się na dynamicznie zachodzące zmiany na rynku lotnictwa cywilnego, które związane są m.in. z ruchem BSP – tak w przestrzeni	22 kwietnia 2020 r. – decyzją ZPPR podjętą w trybie obiegowym projekt został włączony Wykazu. 15 maja 2020 r. – projekt został skierowany do uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji publicznych. 29 października 2020 r. – przekazanie projektu do ponownych uzgodnień międzyresortowych i do zaopiniowania przez Radę Dialogu Społecznego. 24 listopada 2020 r. –wideokonferencja z MF i PAŻP. Bez zmian.

			miast, jak i w przestrzeni powietrznej przeznaczonej dla klasycznego lotnictwa cywilnego i wojskowego, lotami na zwiększonych wysokościach, czy wreszcie – lotami orbitalnymi. Przykładami takich inicjatyw mogą być U-Space oraz Program Centralnoeuropejski Demonstrator Dronów, czy NAVIHUB – projekt służący wdrożeniu prawdziwie cyfrowych rozwiązań na polskich lotniskach. Odnosnie obowiązków planistycznych Agencji, rekomendowane rozwiązanie zakłada powiązanie zasad przygotowania planów PAŻP z regulacjami prawa Unii Europejskiej. Zgodnie z przepisami prawa UE, Agencja jako podmiot zapewniający służby żeglugi powietrznej, posiadający certyfikat instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej wydany przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zobowiązana jest do opracowywania planu rocznego oraz planu biznesowego na okres co najmniej pięciu lat, które powinny być zgodne z przyjętym dla Polski PSD obowiązującym w danym okresie odniesienia. Do pozytywnych efektów proponowanej zmiany należy zaliczyć usunięcie problemu podwójnego planowania PAŻP – na potrzeby krajowe oraz w celu realizacji zobowiązań wynikających z prawa UE. W zakresie pozostałych proponowanych zmian, rekomendowane rozwiązania mają charakter usprawniający i uelastyczniający funkcjonowanie PAŻP. W ocenie projektodawców zmiana zasad posługiwania się nazwą Agencji przyczyni się do wzrostu rozpoznawalności PAŻP, zarówno w Polsce, jak i za granicą, a w konsekwencji doprowadzi do zwiększenia znaczenia i wartości marki PANSA. Podobnie rzecz się ma z likwidacją obowiązku udzielania co czwartej wolnej niedzieli kontrolerom ruchu lotniczego. Zmiana ta przełoży się na obciążenie pracą personelu operacyjnego, a dzięki jej wprowadzeniu Agencja zyska możliwość poprawy efektywności planowania czasu pracy kontrolerów ruchu lotniczego zatrudnionych w PAŻP. W celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa wykonywania działalności PAŻP w projekcie poszerzono katalog wyliczenia służb w których niemożliwe jest organizowanie strajku o kontrolerów ruchu lotniczego i informatorów służby informacji powietrznej oraz personel techniczny.	
8.	UD94 <u>III kwartał 2020 r.</u> <u>IV kwartał 2021 r.</u>	Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym DTD	Projekt ustawy przewiduje zmianę w art. 67 prd, przez przeniesienie kompetencji do wydawania w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenia na odstępstwa od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, z ministra właściwego do spraw transportu na Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Jednocześnie w art. 67 ust. 8 prd została wprowadzona nowa delegacja dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia wysokości opłat za wydanie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych. Projekt ustawy przewiduje zmianę w art. 81b ust. 1 prd przez zniesienie obowiązku zgłaszania wymiany drogomierza we wszystkich pojazdach. Projekt zakłada zniesienie obowiązku zgłaszania wymiany drogomierza	25 maja 2020 r. – decyzją ZPPR podjętą w trybie obiegowym projekt został włączony Wykazu. Trwa opracowanie projektu. Trwa analiza uwag zgłoszonych w ramach uzgodnień wewnątrzresortowych oraz robocze uzgodnienie z MC w zakresie CEPIK-u. 13 listopada 2020 r. – projekt skierowany do uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji publicznych i opiniowania.

			(licznika przebiegu pojazdu) na stacji kontroli pojazdów (SKP) dla m.in. pojazdów wolnobieżnych (np. maszyn 12 ie drogowych) oraz pojazdów określonych w art. 73 ust. 2b i 3 prd, tj. pojazdów należących do służb (takich jak obce siły zbrojne, Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej, Służba Ochrony Państwa, Policja, Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego Agencja Wywiadu, Służba Kontrwywiadu Wojskowego, Służba Wywiadu Wojskowego, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Straż Graniczna, Krajowa Administracja Skarbowa, Służba Celno-Skarbowa).	17 grudnia 2020 r. – wysłano odpowiedź MI na zastrzeżenia CAS. 23 grudnia 2020 r. – wpłynęły uwagi RCL 24.-29.grudnia 2020 r. - wprowadzanie uwag MSZ MF i RCL do projektu. Jednocześnie w związku z uwagami MSZ dotyczącymi zwolnienia z opłaty za odstępowstwo planuje się przekazanie projektu do uzgodnienia przez DP. 12 maja 2021 r. skierowanie projektu na KRM ds. Cyfryzacji. 18 czerwca 2021 r. projekt jest przyjęty przez KRM ds. Cyfryzacji. 5 lipca 2021 r.- przekazano projekt do Departamentu Prawnego celem skierowania projektu na SKRM. 12 lipca 2021 r. – projekt przekazano na SKRM.
9.	ID58 II kwartał 2020 r. IV kwartał 2020 r.	Projekt uchwały Rady Ministrów zmieniającej uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku” DTK	W celu ułatwienia realizacji zadań przez zarządców infrastruktury, zwanych dalej „zarządcami”, w tym związanych z utrzymaniem i remontami infrastruktury kolejowej, uelastycznienia finansowania kosztów tych zadań oraz efektywnego wykorzystania środków finansowych – projektowane zmiany dopuszczają możliwość, aby beneficjentami programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”, zwanego dalej „Programem”, mogły być również inne podmioty, niż wymienione w obowiązującej wersji Programu, przyjętego uchwałą nr 7/2018 Rady Ministrów z dnia 16 stycznia 2018 r. Jednocześnie zawieranie umów o dofinansowanie między ministrem właściwym do spraw transportu a zarządcami, którzy nie zostali wymienieni w dotychczas realizowanym Programie, nie będzie powodować obniżenia założonych parametrów użytkowych jak m.in. dopuszczalna prędkość na danym odcinku linii kolejowej czy dopuszczalny nacisk osiowy. Projekt uwzględnia zmianę zarządcy części odcinków linii kolejowych (linii kolejowych) Dolnego Śląska, w szczególności nieeksploatowanych, z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwanych dalej „PKP PLK SA”, na samorząd województwa dolnośląskiego. Powyższe stwarza możliwość uruchomienia odcinków linii kolejowych (linii kolejowych) obecnie nieeksploatowanych. Projektowana nowelizacja przewiduje zmianę w ramach źródeł finansowania Programu oraz poszczególnych zarządców, a także przeznaczonych dla nich kwot – zakłada m.in. zmniejszenie środków na realizację Programu z budżetu państwa o 221 mln zł oraz zwiększenie o tę kwotę środków na realizację	21 maja 2020 r. – decyzją ZPPR podjętą w trybie obiegowym projekt został włączony Wykazu. Trwa opracowanie projektu. Trwa analiza uwag zgłoszonych w ramach uzgodnień wewnątrzresortowych. 7 października 2020 r. – projekt skierowany do uzgodnień międzyresortowych z terminem na zgłaszanie uwag 14 dni. 15 października 2020 r. – projekt skierowany do konsultacji publicznych z terminem na zgłaszanie uwag 35 dni. 28 października 2020 r. – projekt został rozpatrzony przez KWRiST i uzyskał pozytywną opinię. 22 grudnia 2020 r.- projekt jest przeznaczony do rozpatrzenia na posiedzeniu SKRM.(KRM-111-78-20). 5 stycznia 2021 r. – projekt był przedmiotem obrad RM (RM-06111-1-21)

			Programu z Funduszu Kolejowego, a także stałe dodatkowe dofinansowanie dotychczasowego beneficjenta – PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. Z o.o., zwanej dalej „SKM w Trójmieście”, w kwocie ok. 6 mln zł rocznie. Projekt uwzględnia skutki organizacyjne przejęcia przez PKP PLK SA pracowników Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury Sp. Z o.o. i części pracowników PKP TELKOL Sp. Z o.o. Nowelizacja istniejącego już aktu prawnego ułatwi uelastycznienie finansowania kosztów realizacji zadań zarządców i zwiększy komplementarność finansowania realizacji ich zadań, w tym utrzymania infrastruktury kolejowej od strony ekonomicznej i logistycznej.	
10.	UD104 IV kwartał 2020 r. I kwartał 2021 r.	Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw. (dot. lotnisk) DL	Wobec dynamicznego rozwoju rynku transportu lotniczego w Polsce, a co za tym idzie stałą koniecznością modernizacji oraz rozbudowy lotnisk, konieczne stało się skorygowanie obowiązujących regulacji prawnych w celu wprowadzenia zmian sygnalizowanych przez branżę lotniczą w Polsce jako konieczne do wprowadzenia w celu umożliwienia jej stabilnego funkcjonowania.	3 lipca 2020 r. – decyzją ZPPR podjętą w trybie obiegowym projekt został włączony Wykazu. 31 grudnia 2020 r. – uzgodnienia wewnątrzresortowe. 5 lutego 2021 r. – projekt przekazany do ponownych uzgodnień wewnętrznych. 27 maja 2021 r. – konferencja uzgodnieniowa 09 czerwca 2021 r. - konferencja uzgodnieniowa 25 czerwca 2021 r. - projekt przekazany do ponownych uzgodnień wewnętrznych 30 czerwca 2021 r. - projekt przekazany przez DL do DP w celu uzyskania akceptacji
11.	UC39 IV kwartał 2020 r.	Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym DTD	Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym służy stosowaniu przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/2205 z dnia 29 listopada 2017 r. w sprawie szczegółowych zasad dotyczących procedur zgłaszania pojazdów użytkowych wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej (Dz. Urz. UE L 314 z 30.11.2017, str. 3), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2017/2205”.	20 lipca 2020 r. – decyzją indywidualną Przewodniczącego ZPPR projekt został włączony Wykazu. Trwają uzgodnienia wewnątrzresortowe. 10 sierpnia 2020 r. – projekt został skierowany do uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji publicznych. Trwa analiza zgłoszonych uwag. 8 września 2020 r. – przekazano projekt do rozpatrzenia w trybie obiegowym przez KWRiST. 25 września 2020 r. – projekt rozpatrzony i pozytywnie zaopiniowany przez Zespół ds. Infrastruktury (...) KWRiST.

				30 września 2020 r. – projekt został rozpatrzony i pozytywnie zaopiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. 8 października 2020 r. – projekt skierowany do rozpatrzenia przez KSE. 16 października 2020 r. – projekt przyjęty przez KSE w trybie obiegowym. 26 października 2020 r. – projekt skierowany do rozpatrzenia przez KRMC. 6 listopada 2020 r. – projekt został rozpatrzony i przyjęty przez KRMC na posiedzeniu. 20 listopada 2020 r. – projekt został rozpatrzony i przyjęty przez SKRM na posiedzeniu. 30 listopada 2020 r. – projekt został przekazany do rozpatrzenia przez komisję prawniczą. 11 grudnia 2020 r. – projekt zwolniony z KP. 29 grudnia 2020 r. – SKRM przyjął projekt (KRM-10-68-20). 19 stycznia 2021 r. – RM przyjęła projekt (RM-0610-1-21). 21 stycznia 2021 r. – KPRM skierowała projekt do Sejmu RP. (nr druku 908). 26 lutego 2021 r. – skierowanie projektu ustawy do Senatu (nr druku 336). 25 marca 2021 r. – przyjął ustawę bez poprawek.
12.	UC40 III kwartał 2020 r. IV kwartał 2020 r.	Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym DTK	Zachodzi konieczność implementacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 44, z późn. Zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2016/797” oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 102, z późn. Zm.) zwanej dalej „dyrektywą 2016/798”, wchodzących w skład tzw. Części technicznej czwartego pakietu kolejowego. Obie dyrektywy przewidziały termin na wdrożenie swoich postanowień do dnia 16 czerwca 2019 roku, z możliwością przedłużenia tego terminu o rok. W celu przesunięcia terminu wdrożenia państwa członkowskie powiadamiały Agencję i Komisję, podając jednocześnie uzasadnienie takiego przedłużenia. Rzeczpospolita Polska	17 lipca 2020 r. – decyzją ZPPR podjętą na posiedzeniu projekt został wpisany do Wykazu. Trwają uzgodnienia wewnątrzresortowe. 24 lipca 2020 r. – projekt skierowany do uzgodnień i konsultacji publicznych. Trwa analiza zgłoszonych uwag (150 str. Uwag). 21 sierpnia 2020 r. – projekt rozpatrzony na posiedzeniu Zespołu ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska KWRIST.

			postanowiła skorzystać z tej możliwości, w związku z powyższym, w przypadku RP, termin dokonania transpozycji przepisów dyrektywy 2016/798 oraz dyrektywy 2016/797 został przesunięty na dzień 16 czerwca 2020 r. Niemniej jednak dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/700 z dnia 25 maja 2020 r. zmieniająca dyrektywy (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798 w odniesieniu do przedłużenia okresu ich transpozycji (Dz. Urz. UE L 165 z 27.05.2020, str. 27), w związku z sytuacją nadzwyczajną dotyczącą COVID-19, wydłużyła termin transpozycji ww. dyrektyw do dnia 31 października 2020 r.	15 września 2020 r. – przekazanie projektu na KSE. KSE wyznaczył termin na zgłaszanie uwag do dnia 23.09.2020 r. do godz. 12. 25 września 2020 r. – projekt ponownie rozpatrzony na posiedzeniu Zespołu ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska KWRiST. 8 października 2020 r. – projekt przyjęty przez KSE w trybie obiegowym. Projekt przygotowywany do przekazania do rozpatrzenia przez SKRM. 27 listopada 2020 r. – projekt został wysłany do rozpatrzenia przez komisję prawniczą. 7-11 grudnia 2020 r. – posiedzenia komisji prawniczej. 16 grudnia 2020 r. – robocze uzgodnienia z DP projektu dostosowanego do ustaleń Komisji Prawniczej. 11 stycznia 2021 r. – projekt został przekazany do DP celem przekazania do RCL do weryfikacji projektu po komisji prawniczej. 25 stycznia 2021 r. – projekt przekazany do potwierdzenia przez SKRM z terminem zgłaszania uwag do dnia 27.01.2021 r. 27 stycznia 2021 r. – projekt został przyjęty przez SKRM (KRM-10-70-20). 2 lutego 2021 r. projekt został przyjęty przez RM. (RM-0610-11-21). 11 lutego 2021 r. – projekt wpłynął do Sejmu, został skierowany do opinii BL – (numer druku sejmowego 933). 25 lutego 2021 r. – ustawa została uchwalona przez Sejm. 26 lutego 2021 r. – skierowano projekt do Senatu (druk nr. 338).
13.	UC48 <u>III kwartał 2020 r.</u> <u>II kwartał 2021 r.</u>	Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu	Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw ma na celu pełne wdrożenie do polskiego porządku prawnego dyrektywy 2014/45/UE. Dyrektywa 2014/45/UE określa minimalne wymagania niezbędne do wprowadzenia w zakresie badań technicznych	24 lipca 2020 r. – decyzją ZPPR podjętą na posiedzeniu projekt został wpisany do Wykazu. Trwają uzgodnienia wewnątrzresortowe.

		drogowym oraz niektórych innych ustaw DTD	pojazdów przez poszczególne państwa członkowskie UE, tworząc ramy dla ustanowienia prawidłowego i sprawnego funkcjonowania systemu badań technicznych pojazdów. Poprzedni projekt ustawy, który zakładał wdrożenie dyrektywy 2014/45/UE został przyjęty w dniu 30 października 2018 r. przez Radę Ministrów i przekazany do rozpatrzenia przez Sejm. Jednakże, ustawa w przedmiotowym zakresie nie została uchwalona przez Sejm. W związku z zasadą dyskontynuacji prac parlamentarnych i nową kadencją Sejmu, Minister Infrastruktury ponownie podejmuje prace legislacyjne dotyczące zmiany systemu badań technicznych pojazdów, w tym usprawnienia i poprawy jakości badań technicznych pojazdów. Dyrektywa 2014/45/UE powinna zostać wdrożona do porządku prawnego w terminie do dnia 20 maja 2017 r., natomiast stosowana od dnia 20 maja 2018 r.	Projekt został jednocześnie skierowany do MF w celu roboczego uzgodnienia finansowania zadań TDT. 21 października 2020 r. – projekt został skierowany do uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji publicznych (z 30 dniowym terminem na przesłanie uwag). 23 kwietnia 2021 r. – konferencja uzgodnieniowa w trybie zdalnym. Obecnie trwają robocze uzgodnienia z resortami po konferencji uzgodnieniowej. 17 czerwca 2021 r. – MMH podpisał pismo przekazujące projekt do rozpatrzenia przez KRMC. W dniu 18 czerwca 2021 r. projekt został wysłany na KRMC.
14.	UD121 IV kwartał 2020 r. II kwartał 2021 r.	Projekt ustawy o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną DL	Obowiązujące regulacje krajowe nie pozwalają w sposób właściwy realizować przez krajową władzę lotniczą oraz podmioty uczestniczące w transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną postanowień przepisów międzynarodowych dotyczących tego rodzaju transportu. Uregulowanie w akcie prawnym rangi ustawowej obszaru transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną przy użyciu cywilnych statków powietrznych przez określenie zasad transportu, zarówno międzynarodowego, jak i krajowego, zapewni odpowiedni nadzór krajowej władzy lotniczej w tym zakresie, i jednocześnie przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa przewozu tych materiałów statkami powietrznymi. Projektowana ustawa ma zapewnić zgodność przepisów krajowych z obszaru transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną z prawem międzynarodowym, w tym z prawem Unii Europejskiej, w szczególności z: 1) Konwencją o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzoną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. Zm.), a zwłaszcza z Załącznikiem 18 do Konwencji, zwanym dalej „Załącznikiem 18”; 2) rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającym wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 296 z 25.10.2012, str. 1, z późn. Zm.).	12 sierpnia 2020 r. – decyzją ZPPR podjętą na posiedzeniu projekt został wpisany do Wykazu. Projekt przygotowywany do przekazania do rozpatrzenia przez SKRM. 11 listopada 2020 r. – projekt został przekazany do rozpatrzenia przez SKRM w trybie odrębnym (brak zgody). 26 listopada 2020 r. – przekazanie projektu do uzgodnień międzyresortowych. 11 stycznia 2021 r. – projekt na etapie uzgodnień międzyresortowych. 22 kwietnia 2021 r. – odniesienie MI do zgłoszonych uwag 7-14 maja 2021 r. – uwagi MFFiPR, MdsUE, RCL 15 czerwca 2021 r. – odniesienie MI do zgłoszonych uwag. 18 czerwca 2021 r. – przekazanie projektu do DP w celu uzyskania akceptacji przed skierowaniem do rozpatrzenia przez SKRM 21 czerwca 2021 r. – akceptacja DP

				8 lipca 2021 r. - przekazanie projektu do Sekretarza SKRM
15.	IA2 I kwartał 2021 r.	Projekt uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024” DDP	Potrzeba opracowania nowego programu drogowego wynika z konieczności pilnego wdrożenia działań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze infrastruktury. Współczynnik śmiertelności w wypadkach drogowych w Polsce wciąż należy do najwyższych w Unii. W celu odwrócenia niepokojących trendów, zadania dotyczące poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wymagają zapewnienia stabilnego finansowania na najbliższe lata, czego gwarantem będzie Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021 – 2024, zwany dalej „Programem”. Program został przygotowany z uwagi na konieczność zapewnienia dodatkowych środków na finansowanie priorytetowych zadań z zakresu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, planowanych do realizacji w ramach Programu. W ramach dotychczas dostępnych – ale niewystarczających w stosunku do potrzeb – środków jest realizowana część zadań zgodnych z projektowanym zakresem Programu. Dodatkowe środki Krajowego Funduszu drogowego w ramach Programu przeznaczone na realizację zadań z zakresu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego umożliwią kontynuację rozpoczętych prac dotyczących poprawy infrastruktury drogowej w całej Polsce w odniesieniu do bezpieczeństwa uczestników ruchu.	15 października 2020 r. – w nawiązaniu do posiedzenia w dniu 21 stycznia 2020 r. decyzją ZPPR projekt został wpisany do Wykazu. 22 października 2020 r. – projekt skierowany do uzgodnień międzyresortowych (z terminem zgłaszania uwag do 29 października br.) 30 października 2020 r. – projekt skierowany do konsultacji publicznych (z terminem zgłaszania uwag do 3 grudnia br.) 3 grudnia 2020 r. – Program znajduje się na etapie analizy opinii, które wpłynęły w ramach uzgodnień międzyresortowych i konsultacji społecznych. 18 stycznia 2021 r. – projekt przekazano na SKRM. 04 lutego 2021 r. – SKRM w dniu 4 lutego przyjął projekt i rekomendował RM (KRM-0611-5-21). 9 lutego 2021 r. – projekt przekazano do Sekretarza Rady Ministrów z prośbą o przedłożenia na najbliższym Posiedzeniu RM. 23 lutego 2021 r. – Rada Ministrów przyjęła projekt.
16.	ID107 I kwartał 2021 r.	Projekt uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia Programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025 NOWY TYTUŁ „Rządowy Program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025”. DTK	Celem projektowanej uchwały Rady Ministrów jest ustanowienie – „Programu budowy/modernizacji przystanków kolejowych na lata 2020–2025”, zwanego dalej „Programem”. Program jest uzupełnieniem zadań realizowanych przez Rząd mających na celu likwidację wykluczenia komunikacyjnego oraz stanowi istotny wkład w rozwój infrastruktury kolejowej i zwiększenie dostępności transportu kolejowego dla lokalnych społeczności. Zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju Program wpisuje się w wytyczne i przepisy na szczeblu krajowym oraz Unii Europejskiej przez realizację zadań służących poprawie infrastruktury pasażerskiej.	5 listopad 2020 r. – decyzją indywidualną Przewodniczącego ZPPR projekt został włączony Wykazu. 20 listopada 2020 r. – projekt skierowany do uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji publicznych i opiniowania. 11 grudnia 2020 r. – projekt rozpatrzony przez Zespół do Spraw Infrastruktury (...) KWRIST. 22 grudnia 2020 r. – trwa analiza uwag, które wpłynęły w ramach uzgodnień międzyresortowych. Bez zmian. 27.01.2021 – zaktualizowano listę zadań ujętych w Programie. 28.01.2021 – przygotowano projekt Sprawozdania z

				konsultacji publicznych. 02.02.2021 – zamieszczenie na stronie internetowej MI Sprawozdania z konsultacji. 03. Luty 2021 r. – przekazanie do Pana Ministra Andrzeja Bittla proj. Odpowiedzi do resortów składających uwagi do Programu, wraz z treścią zaktualizowanego Programu. 12 lutego 2021 roku – wideokonferencja uzgodnieniowa po zgłoszonych kolejnych uwagach z RCL, UOKiK, MF,UTK. 19.02.2021 – przekazanie do KWRiST stanowiska do uwag Samorządów Województw zgłoszonych przez nie po 16.02.2021 wraz z projektem Programu uwzględniającym część uwag 24.02.2021 – KWRiST – decyzja pozytywna z zaleceniem dalszego uzgodnienia (poza KWRiST) uwag województw 29 marca 2021 r. – wniosek o zaktualizowane Zgłoszenie do Wykazu prac legislacyjnych i programowych RM dot. projektu uchwały RM w sprawie ustanowienia Programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025 oraz zmieniony projekt uchwały OSR UWAGA zmiana nazwy na Program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025. 30 marca 2021 r. – przekazanie do Przewodniczącego Zespołu ds. Programowania Prac Rządu wniosku o aktualizację wpisu w Wykazie prac programowych wraz z Nowym projektem Programu, jego uzasadnieniem i OSR. 22 kwietnia 2021 r. – rozesłanie przez Sekretarza SKRM projektu Programu do członków SKRM oraz stałych uczestników posiedzeń Komitetu z terminem na zgłaszania uwag do 27 kwietnia 2021 r. 12 maja 2021 r. – podpisanie przez MAB skierowania Programu na posiedzenie RM 13 maja 2021r. – przekazanie projektu uchwały do rozpatrzenia przez RM. 19 maja 2021 r. – RM przyjęła uchwałę <u>Uchwała RM ustanawiająca Program pod</u>
--	--	--	--	--

				<u>zmienionym tytułem „Rządowy Program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025”. W dniu posiedzenia RM wprowadzono dwie autopoprawki dot. : wpisania dodatkowej lokalizacji do listy zadań (Strzelce Świdnickie – woj. Dolnośląskie oraz nadano nowy tytuł Programu)</u>
17.	ID108 IV kwartał 2020 r.	Projekt uchwały Rady Ministrów w sprawie finansowania międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym DTK	Celem projektowanej uchwały jest zapewnienie prawidłowego funkcjonowania międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, wykonywanych w latach 2021–2030 na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Finansowanie usług transportu kolejowego w ramach przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych nastąpi na podstawie umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, zwanej dalej „umową”, która zostanie zawarta pomiędzy Ministrem Infrastruktury, a „PKP Intercity” S.A. Zawarcie umowy przyczyni się do znacznej poprawy jakości usług przewozowych w kolejowym publicznym transporcie zbiorowym m.in. przez zakup i modernizację taboru kolejowego, poprawę konkurencyjności transportu kolejowego, zwiększenie wielkości pasażerskich przewozów kolejowych, a tym samym zwiększenie udziału kolei w rynku przewozów pasażerskich.	6 listopad 2020 r. – decyzją indywidualną Przewodniczącego ZPPR projekt został włączony Wykazu. Aktualnie prowadzona jest analiza uwag i sukcesywnie przekazywane jest stanowisko MI do poszczególnych resortów, które zgłosiły uwagi w ramach uzgodnień międzyresortowych. Projekt przygotowywany do przekazania na Radę Ministrów. 31 grudnia 2020 r. – projekt jest przyjęty przez RM w trybie obiegowym.(RM-111-197-20).
18.	UD60 III kwartał 2020 r. IV kwartał 2020 r. II kwartał 2021 r.	Projekt ustawy o zmianie ustawy o pracy na morzu DGM	Celem projektu jest implementacja do polskiego prawa zmian wynikających z Poprawek do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. (Konwencja MLC), które zostały przyjęte przez Specjalny Trójstronny Komitet w dniu 27 kwietnia 2018 r., a następnie zatwierdzone przez Międzynarodową Konferencję Pracy w dniu 5 czerwca 2018 r. Poprawki te podnoszą poziom ochrony praw pracowniczych marynarzy w przypadku uwięzienia na statku w wyniku piractwa lub zbrojnej napaści na statek. Przedmiotowe poprawki wchodzi w życie w dniu 26 grudnia 2020 r.	styczeń 2020 r. – uzgodnienia wewnątrzresortowe; 14 lutego 2020 r. – wpis do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów; 4 marca 2020 r. – projekt skierowany do uzgodnień międzyresortowych, konsultacji i opiniowania z terminem 14 dni na zgłaszanie uwag Projekt opracowywany przez komórkę merytoryczną. 10 listopada 2020 r. – w nawiązaniu do ustaleń z pos. ZPPR w dniu 9 września br. oraz w związku z podtrzymaniem wniosku przez MI decyzja ZPPR o wyrażeniu zgody na aktualizację wpisu UD60. Projekt w trakcie przygotowywania do przekazania do rozpatrzenia przez SKRM.

				26 lutego 2021 r. – projekt jest przeznaczony do rozpatrzenia na Posiedzeniu SKRM. (KRM-0610-17-21) 8 marca 2021 r. – SKRM przyjął projekt i rekomendował go RM (KRM-0610-17-21). 5 maja 2021 r. – SKRM zakończył pracę nad dokumentem po potwierdzeniu akceptacji (KRM-0610-17-21). 14 maja 2021 r. przekazano do akceptacji kierownictwa resortu pismo kierujące projekt do rozpatrzenia przez RM 29 czerwca 2021 r. – Rada Ministrów przyjęła projekt (RM-0610-63-21) 30 czerwca 2021 r. – projekt wpłynął do Sejmu druk nr 1342, skierowano projekt do I czytania w Komisjach.
19.	ID118 IV kwartał 2020 r. IV kwartał 2021 r.	Projekt uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu rozwoju o nazwie „Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030” DGWizS	Krajowy Program Żeglugowy do 2030 r. jest dokumentem obejmującym planowanie, działania i inwestycje w zakresie transportu wodnego śródlądowego w perspektywie do 2030 r. Zakres interwencji przewidziany w KPŻ2030 wymaga zapewnienia zgodności z perspektywą czasową obowiązywania SOR oraz SZRT co oznacza, że w niniejszym dokumencie ujęte zostały działania, które zostaną zrealizowane do 2030 r. W działaniach realizujących cel KPŻ2030 wskazana została m.in. lista projektów inwestycyjnych na drogach wodnych oraz działania o charakterze sektorowym – działania strategiczno-regulacyjne wspierające rozwój sektora transportu wodnego śródlądowego. Cel Programu – przywrócenie warunków dla niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego na śródlądowych drogach wodnych w Polsce, zostanie zrealizowany przez następujące kierunki interwencji: 1. Poprawa parametrów nawigacyjnych na śródlądowych drogach wodnych; 2. Wsparcie rozwoju rynku w sektorze transportu wodnego śródlądowego; 3. Rozwój partnerstwa na rzecz gospodarczego wykorzystania dróg wodnych. Zakres interwencji odnosi się do polskich odcinków międzynarodowych dróg wodnych wskazanych w Porozumieniu AGN tj. 1.E30 – Odrzańska Droga Wodna (dalej: ODW); 2.E40 – Droga Wodna Rzeki Wisły na odcinku Gdańsk-Warszawa oraz połączenie Warszawa-Brześć (dalej: DWW); 3.E70 – połączenie Odra-Wisła oraz połączenie Wisła-Zalew Wiślany.	5 października 2020 r. – decyzją ZPPR podjętą na posiedzeniu projekt – po potwierdzeniu zgłoszenia przez MI – został wpisany do Wykazu. Trwają uzgodnienia wewnątrzresortowe Grudzień –marzec 2021 r. –trwają uzgodnienia wewnątrzresortowe. 23 marca 2021 r. – trwa przygotowanie do procedury Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko. 1 połowa lipca 2021 - przekazanie do akceptacji i podpisu Pana Ministra dokumentów w celu przesłania projektu uchwały do uzgodnień międzyresortowych

20.	RD99 IV kwartał 2020 r. I kwartał 2021 r.	Projekt rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie minimalnej i maksymalnej szerokości pasa technicznego i ochronnego oraz sposobu wyznaczania ich granic DGM	Celem projektu jest zmiana dotychczasowych przepisów, które regulują sposób wyznaczania pasa technicznego i ochronnego oraz procedurę w przypadku niezachowania minimalnej szerokości pasa technicznego. Przepisy obowiązującego rozporządzenia nie określają procedury tymczasowego przejmowania funkcji pasa technicznego ani terminu, w jakim należy wyznaczyć nowy przebieg granicy pasa technicznego. Ponadto przegląd rozporządzenia wskazał na potrzebę uszczegółowienia przepisów dotyczących wyznaczania pasa technicznego, co jest związane z wykonywaniem przez urzędy morskie wybranych zadań z zakresu ochrony przeciwpowodziowej od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych.	6 marca 2020 r. – wpis do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów; 8 maja 2020 r. – projekt skierowany do uzgodnień, konsultacji i opiniowania z terminem 14 dni na przesyłanie uwag; Projekt przygotowany do przekazania na SKRM. 7 stycznia 2020 r. – projekt stał na obradach SKRM. (KRM-110-99-20). Projekt został skierowany na komisję prawniczą. Projekt jest w trakcie uzgadniania z RCL – prawdopodobnie zostanie zwolniony z komisji. 18 stycznia 2021 r. – pismo RCL o możliwości zwolnienia projektu z komisji pod warunkiem wprowadzenia uwag MON, które zgłoszone zostały na etapie SKRM. 11 lutego 2021 r. – projekt skierowano do potwierdzenia przez SKRM. 02 marca 2021 r. – SKRM przyjął projekt (KRM-110-99-20). 29 kwietnia 2021 r. – data ogłoszenia rozporządzenia 10 maja 2021 r. – rozporządzenie weszło w życie Dz.U z 2021 r., poz.871
21.	UD101 IV kwartał 2020 r	Projekt ustawy o inwestycjach w zakresie przeciwdziałania skutkom suszy DGWIZ	Ustawa jest wynikiem prac zespołu międzyresortowego ds. suszy, a także wynikiem ogólnopolskich konsultacji Programu Stop suszy (około 400 uwag stopsuszy.pl). W Polsce, w ostatniej dekadzie obserwuje się częstsze występowanie suszy i problemów związanych z tym zjawiskiem. Scenariusze zmian klimatu wskazują na pogłębienie się skali tego zjawiska oraz coraz dłuższych okresów jego trwania w ciągu roku, w szczególności w pasie środkowej Polski. Polska znajduje się na przedostatnim miejscu w Europie pod względem zasobów wodnych. W Polsce na jednego mieszkańca przypada ok. 1600 m³/rok (ilość wody odpływającej z danego kraju na jednego mieszkańca na rok). W trakcie suszy wskaźnik ten spada poniżej 1000 m³/rok/osobę. Średnia wartość ww. wskaźnika w Europie jest prawie 3 razy większa i wynosi ok. 4500 m³/rok/osobę. Biorąc powyższe pod uwagę, nasz kraj należy do grupy państw zagrożonych deficytem wody. Susza jest obok powodzi jednym z najbardziej dotkliwych zjawisk naturalnych oddziałujących na społeczeństwo, środowisko i gospodarkę. W wykładni prawa w art. 3 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 18 kwietnia 2002 r. o	19 czerwca 2020 r. – projekt został wpisany do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów. 14 sierpnia 2020 r. – projekt został skierowany do uzgodnień z terminem na zgłaszanie uwag 14 dni od dnia otrzymania pisma 14 sierpnia 2020 r. – projekt został skierowany do konsultacji publicznych z terminem na zgłaszanie uwag 30 dni od dnia otrzymania pisma Trwa analiza uwag. 9 grudnia 2020 r. – dokonano aktualizacji wpisu do wykazu prac legislacyjnych RM. 18 marca 2021 r. – rozszerzony projekt skierowano do ponownych uzgodnień wewnątrzresortowych.

			stanie klęski żywiołowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 1897) susza definiowana jest jako katastrofa naturalna (zdarzenie związane działaniem sił natury), która może eskalować do klęski żywiołowej. Straty w rolnictwie wywołane tym zjawiskiem są bardzo dotkliwe. Tylko w 2018 roku Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi udzieliło pomocy finansowej producentom rolnym w wysokości ponad 3,3 mld zł. Należy przeciwdziałać skutkom suszy w sposób kompleksowy i zaplanowany, wdrażając działania zwiększające odporność obszarów ryzyka (sektorów gospodarki, społeczeństwa i środowiska) na powstawanie strat i realizować także zadania łagodzące skutki w czasie suszy. Głównym celem projektowanej ustawy jest wprowadzenie do systemu prawnego katalogu rozwiązań służących mitygacji lub ograniczaniu skutków suszy. Proponowany katalog obejmuje przedsięwzięcia i mechanizmy o różnej skali (lokalne, regionalne, krajowe) i różnym charakterze (inwestycyjnym, utrzymaniowym, organizacyjnym, finansowym), które będą kierowane do szerokiego grona użytkowników wód i podmiotów mający wpływ na kształtowanie zasobów wodnych. Obejmują one uproszczenie oraz przyspieszenie prac związanych z przygotowaniem do realizacji inwestycji lub prowadzenia prac utrzymaniowych w zakresie przeciwdziałania skutkom suszy, utrzymaniowych w odniesieniu do obiektów wodnych, uproszczenie realizacji zadań służących zatrzymaniu wody na każdym poziomie (od gospodarstwa do dużych inwestycji retencyjnych). Uchwalenie przedmiotowej ustawy pozwoli przyczyni się do ograniczenia skutków suszy dla gospodarki, społeczeństwa oraz środowiska.	
22.	ID64 III kwartał 2020 r. IV kwartał 2020 r. I kwartał 2021 r.	Projekt uchwały Rady Ministrów w sprawie wyrażenia zgody na przedłożenie Komisji Europejskiej aktualizacji programu monitoringu wód morskich DGWizS	Zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiającej ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej) (Dz. Urz. UE L 164 z 25.06.2008, str. 19), zwanej dalej „RDSM”, państwa członkowskie opracowują program monitoringu dla wód pozostających pod ich jurysdykcją. Realizacja badań środowiska morskiego wykonywanych zgodnie z zaplanowanym programem monitoringowym musi umożliwiać zarówno przeprowadzenie oceny stanu środowiska morskiego, oceny osiągnięcia celów środowiskowych, jak i musi umożliwiać ocenę skuteczności wprowadzanych działań mających na celu utrzymanie lub poprawę stanu środowiska morskiego. Zgodnie z art. 17 ust. 2 RDSM państwa członkowskie są zobowiązane do rewizji i aktualizacji elementów opracowanych strategii morskich, w tym również programu monitoringu wód morskich. Zgodnie z zapisami ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, w celu ochrony środowiska wód morskich opracowuje się i wdraża strategię morską na zasadach określonych w jej przepisach (art. 144. Ust.1). Jednym	7 października 2020 r. – projekt został przyjęty przez Komitet do Spraw Europejskich w trybie obiegowym. 9 grudnia 2020 r. – projekt został przekazany do rozpatrzenia przez SKRM. 18 grudnia 2020 r. – projekt został przyjęty przez SKRM w trybie obiegowym. (KRM -111-73-20). 23.12.2020 r. uchwała jest procedowana i uzgadniania z DP w celu przedłożenia jej na RM. 05.01.2021 r.- trwa analiza komentarzy zgłoszonych przez CAS i RCL do projektu uchwały. 19 stycznia 2021 r. – uzgodniono uwagi RCL 26 stycznia 2021 r. projekt wrócił do DGWiZS po konsultacjach w DP. DP poprosił o zaakceptowanie zamian w dokumentach oraz o ponowne przekazanie załącznika do uchwały w celu ostatecznego

			z elementów strategii morskiej jest opracowanie i wdrożenie programu monitoringu wód morskich. Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, zgodnie z art. 351 ust. 13, przewiduje konieczność dokonania przeglądu programu monitoringu wód morskich co 6 lat i w razie potrzeby jego aktualizacji. Podstawą wydania uchwały Rady Ministrów w sprawie wyrażenia zgody na przedłożenie Komisji Europejskiej projektu aktualizacji programu monitoringu wód morskich jest przepis art. 351 ust. 7 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, zgodnie z którym minister właściwy do spraw gospodarki wodnej przedkłada Komisji Europejskiej program monitoringu wód morskich po uzyskaniu zgody Rady Ministrów wyrażonej w drodze uchwały. Program monitoringu wód morskich jest przedkładany w terminie 3 miesięcy od dnia uzyskania zgody Rady Ministrów wyrażonej w drodze uchwały.	uzgodnienia przed wysłaniem projektu uchwały na RM. 02 luty 2021 r. – Projekt znajduje się w DP – ostateczne uzgodnienia przed wysłaniem na RM. 09 luty 2021 r. - projekt uchwały został przekazany do podpisu do MMG 16 luty 2021 r. – projekt uchwały przekazano do podpisu Ministra Andrzeja Adamczyka. 02.03.2021 r. projekt uchwały został skierowany do podpisu przez MMG 16 marca 2021 r. Uchwała została przekazana do rozpatrzenia przez RM. 16-22 marca 2021 r. – projekt uchwały podlegał opiniowaniu przez RM w trybie obiegowym. 22 marca 2021 r. – RM przyjęła projekt 29 kwietnia 2021 r. – ogłoszenie aktu: Uchwała nr 38 Rady Ministrów z dnia 22 marca 2021 r. w sprawie wyrażenia zgody na przedłożenie Komisji Europejskiej aktualizacji programu monitoringu wód morskich (Monitor Polski 2021 r. poz. 414).
23.	ID79 III kwartał 2020 r. III kwartał 2021 r.	Projekt uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Rozbudowa i budowa Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinku od Malczyc do Lubiąża” DGWIZS	Pomimo, że Polska ma korzystny układ śródlądowych dróg wodnych wpisujący się w europejską sieć dróg wodnych, to na skutek wieloletnich zaniedbań i braku prowadzenia odpowiedniej polityki rozwoju nie jest on odpowiednio wykorzystywany, a wręcz stawni wąskie gardło dla integracji europejskiego systemu transportowego. Aktualne warunki eksploatacyjne dróg wodnych w Polsce, wynikające z ich złego stanu technicznego, są jedną z podstawowych barier rozwoju żeglugi śródlądowej. Podstawowe znaczenie dla rozwoju transportu śródlądowego ma w szczególności modernizacja szlaków wodnych i dostosowanie ich parametrów do potrzeb nowoczesnej międzynarodowej żeglugi. Przez niedoinwestowaną sieć śródlądowych dróg wodnych Polska hamuje transport śródlądowy z zachodu na południe i wschód Europy. Transport wodny śródlądowy z punktu widzenia systemowego jest kluczowym ogniwem systemu logistycznego, ponieważ łączy poszczególne części w łańcuchu logistycznym. Jak wynika z doświadczeń krajów m.in. takich jak Holandia i Niemcy współpraca tej gałęzi transportu z innymi przewoźnikami przestaje być postrzegana tylko w aspekcie czysto technicznym, ale jest widziana jako element zintegrowanego łańcucha	6 czerwca 2020 r. – projekt skierowany do uzgodnień wewnętrznych w MGMIŻS. 21 sierpnia 2020 r. – projekt został skierowany do uzgodnień międzyresortowych. Trwa uwzględnianie uwag i uzgodnienia spornych kwestii z właściwymi resortami. 9 grudnia 2020 r. – dokonano aktualizacji wpisu do wykazu prac legislacyjnych RM. 19 stycznia 2021 r. – w związku ze zmianami w działach administracji rządowej z końca ubiegłego roku, projekt skierowano do ponownych uzgodnień wewnątrzresortowych, z terminem zgłaszania uwag do 26 stycznia 2021 r. 09. luty 2021 r. – Uwagi, które wpłynęły w trybie ponownych uzgodnień wewnętrznych zostały uwzględnione.

			logistycznego. Do takiego stanu dywersyfikacji w systemie transportowym powinna dążyć również Polska. Rozwój śródlądowych dróg wodnych wymaga kompleksowego i konsekwentnego podejścia, gdyż doprowadzenie dróg wodnych do klas międzynarodowych (Va zgodnie z AGN), możliwe jest do realizacji jedynie poprzez dalszą kaskadyzację zapewniającą stabilne warunki nawigacyjne. Celem programu wieloletniego pn.: „Rozbudowa i budowa Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinku od Malczyc do Lubiąża” jest zapewnienie efektywnego wieloaspektowego wykorzystania Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinku od Malczyc do Lubiąża. Wykonanie prac w cofce stopnia wodnego Malczyce oraz budowa stopnia wodnego Lubiąż przyczynią się do poprawy warunków żeglugowych na 29,5 km ODW. Program przyniesie również korzyści na różnych płaszczyznach funkcjonowania Państwa i jego obywateli – w aspektach: gospodarczych, społeczno-ekonomicznych, środowiskowych oraz wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa powodziowego i przyczyni się do ograniczenia występowania zjawiska suszy.	W zakresie uwag otrzymanych na etapie uzgodnień międzyresortowych trwają uzgodnienia spornych kwestii z właściwymi resortami i przygotowanie końcowej wersji dokumentu do skierowania na SKRM.
24.	UD128 IV kwartał 2020 r. II kwartał 2021 r.	Projekt ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej, ustawy o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych oraz ustawy o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (w związku z rozszerzeniem projektu uległ zmianie tytuł projektu: ustawa o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej oraz niektórych innych ustaw)	Projekt ustawy został przygotowany w celu: - zapewnienia odpowiedniego wpływu dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej na uprawianie żeglugi, - stosowania jednolitych i zrozumiałych procedur załatwiania niektórych spraw przez urzędy żeglugi śródlądowej, które dotychczas nie były jednoznacznie określone, - podniesienia poziomu bezpieczeństwa żeglugi, - zwiększenia możliwości wykorzystania śródlądowych dróg wodnych, zarówno przez żeglugę procesjonalną jak i turystyczną, - zapewnienia wykonania obowiązków ustawowych przez członków załogi, armatorów oraz właścicieli budowli i urządzeń hydrotechnicznych, przeszkód nawigacyjnych oraz budowli i linii przesyłowych krzyżujących się z drogą wodną, - zapewnienia jasnego podziału kompetencji i zasad współpracy w zakresie żeglugi śródlądowej między dyrektorami urzędów żeglugi śródlądowej i administracją drogi wodnej, - określenia procedur zmiany planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej i planu promocji żeglugi śródlądowej.	Projekt wpisany do wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów. W związku z decyzją o rozszerzeniu projektu ustawy o dodatkowe regulacje, które najprawdopodobniej będą wykraczały poza uzyskany wpis do wykazu prac, w najbliższym czasie planowane jest uzupełnienie projektu i przesłanie formularza aktualizacyjnego, a także ponowne przeprowadzenie uzgodnień wewnątrzresortowych. 9 grudnia 2020 r. – dokonano aktualizacji wpisu do wykazu prac legislacyjnych RM. 8 lutego 2021 r. – rozszerzony projekt skierowano do ponownych uzgodnień wewnątrzresortowych. 16 marca 2021 r. – projekt jest uzupełniany o uwagi zgłoszone w trakcie uzgodnień wewnątrzresortowych. 1 – 7 czerwca 2021 r. – ostateczne uzgodnienie projektu z komórkami organizacyjnymi MI, w tym przekazanie informacji o sposobie uwzględnienia uwag lub przyczyn ich nieuwzględnienia. Po upływie terminu projekt zostanie niezwłocznie przekazany do DP wraz z projektem wniosku o aktualizację wpisu do wykazu.

		DGWizS		22 czerwca 2021 r. – przekazanie projektu do DP celem akceptacji pod względem prawnym. Przekazano także do DP celem akceptacji wniosek aktualizacyjny do wykazu prac legislacyjnych i programowych RM.
25.	RD213 IV kwartał 2020 r. III kwartał 2021 r.	Projekt rozporządzenia Rady Ministrów zmieniającego rozporządzenie w sprawie zlewni DGWizS	Zgodnie z ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2020 r. poz. 310, z późn. Zm.), zwanej dalej „ustawą PW”, zarządzanie zasobami wodnymi jest realizowane z uwzględnieniem podziału państwa na obszary dorzeczy, regiony wodne i zlewnie. Na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy PW Rada Ministrów określa, w drodze rozporządzenia, zlewnie i przyporządkuje je do właściwych regionów wodnych, kierując się podziałem hydrograficznym kraju. W obecnym stanie prawnym powyższe kwestie reguluje rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 2017 r. w sprawie zlewni (Dz.U. poz. 2509). Ze względu na zidentyfikowanie nieścisłości w zakresie przyporządkowania zlewni Babulówki wystąpiła konieczność zmiany przepisów ww. rozporządzenia. W § 2 pkt 2 ww. rozporządzeniu zlewnię Babulówki przyporządkowano do regionu wodnego Górnej-Zachodniej Wisły. Natomiast zgodnie z § 18 pkt 39 lit. A rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 28 grudnia 2017 r. w sprawie nadania statutu Państwowemu Gospodarstwu Wodnemu Wody Polskie (Dz. U. poz. 2506) zlewnia Babulówki została przypisana do Zarządu Zlewni w Stalowej Woli, który znajduje się na obszarze działania Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej (RZGW) w Rzeszowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (PGW WP). Obszar działania RZGW w Rzeszowie PGW WP obejmuje region wodny Górnej-Wschodniej Wisły oraz region wodny Dniestru (§ 17 pkt 8 statutu PGW WP). W rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 2017 r. w sprawie zlewni, zlewnia Babulówki nie została więc ujęta we właściwym regionie wodnym, tj. w regionie wodnym Górnej-Wschodniej Wisły (tj. w § 2 pkt 3 ww. rozporządzenia), ale została przypisana do regionu wodnego Górnej-Zachodniej Wisły (§ 2 pkt 2 ww. rozporządzenia), który znajduje się na obszarze działania RZGW w Krakowie PGW WP (§ 17 pkt 5 statutu PGW WP).	Projekt wpisany do wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów. 9 grudnia 2020 r. – dokonano aktualizacji wpisu do wykazu prac legislacyjnych RM. 14 grudnia 2020 r. – skierowano projekt do uzgodnień wewnątrzresortowych. 12 stycznia 2021 r. – trwa uzgadnianie uwag z DP, zgłoszonych w trakcie uzgodnień wewnątrzresortowych. 14 stycznia 2021 r. – uzgodniono projekt rozporządzenia z Departamentem Prawnym MI. 25 stycznia 2021 r. – otrzymano akceptację DP odnośnie projektu, OSR, uzasadnienia oraz pism kierujących do uzgodnień i opiniowania. 11 lutego 2021 r. – ponownie otrzymano akceptację DP odnośnie projektu, OSR oraz uzasadnienia po wprowadzeniu zmian redakcyjnych w tych dokumentach. Konieczność wprowadzenia zmian zaistniała m.in. z powodu ujawnienia błędów w formatowaniu tekstu otrzymanego od DP po pierwszej akceptacji. 29 marca 2021 r. – konferencja uzgodnieniowa.

26.	UD132 IV kwartał 2020 r. II kwartał 2021 r.	Projekt ustawy o wykonywaniu prac podwodnych DEM	W dniu 17 października 2003 roku uchwalona została ustawa o wykonywaniu prac podwodnych, która wprowadziła nowe regulacje w zakresie uprawnień i kwalifikacji osób wykonujących prace podwodne. W trakcie obowiązywania ustawy zostały zdiagnozowane pewne nieścisłości, a także niespójności w przepisach ustawy. Ponadto niektóre przepisy okazały się mało realne i wymagające modyfikacji z uwagi na dostosowanie do rzeczywistych warunków wykonywania prac podwodnych. W związku z powyższym konieczne jest wprowadzenie przedmiotowego rozwiązania z uwagi na problemy związane z przeprowadzaniem kontroli i oceną szkoleń przez Komisję Kwalifikacyjną Nurków działającą przy Dyrektorsze Urzędu Morskiego, której do tej pory członkami były osoby w stosunku do których zgłaszane zostały wątpliwości w zakresie bezstronności. Proponowane rozwiązanie zapewni zachowanie obiektywizmu i przejrzystości oraz prawidłowego przebiegu przeprowadzanych w ośrodkach szkoleniowych kontroli, a także wysoki poziom kształcenia w zawodach w zakresie wykonywania prac podwodnych. Problemem obecnie jest również sam sposób przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych.	Projekt wpisany do wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów. <u>18 sierpnia 2020 r.</u> – projekt został skierowany do uzgodnień wewnątrzresortowych. <u>2 października 2020 r.</u> – projekt został skierowany do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych (z terminem na zgłaszanie uwag 30 dni od dnia otrzymania). Trwa szczegółowa analiza licznie zgłoszonych uwag, po której zostanie przygotowany raport z konsultacji publicznych i uzgodnień międzyresortowych. <u>27 stycznia 2021 r.</u> – przedłużono termin składania uwag do projektu. <u>27 maja 2021 r.</u> – przygotowany raport z konsultacji publicznych i uzgodnień resortowych został przedstawiony podczas Rady Koordynacyjnej DUM i SAR wskazując konieczność modyfikacji projektu ustawy o licznie zgłoszone uwagi.
27.	RD267 I kwartał 2021 r.	Projekt rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 DGM	Art. 15 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (Dz. Urz. UE L nr 257 z 28.8.2014, str. 135) nakłada na każde państwo członkowskie UE obowiązek opracowania planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich jak najszybciej, a najpóźniej do dnia 31 marca 2021 r. Głównym celem planowania przestrzennego obszarów morskich jest określenie poszczególnych funkcji i sposobów wykorzystania obszarów morskich oraz zarządzanie występującymi na obszarach morskich konfliktami. Projektowany plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000, zwany dalej „Planem”, pokryje około 97% polskich obszarów morskich i będzie stanowił kompleksową regulację w zakresie morskiego planowania przestrzennego.	<u>11 grudnia 2020 r.</u> – decyzją ZPPR podjętą w trybie obiegowym projekt został włączony Wykazu. <u>25 stycznia 2021 r.</u> – projekt wniesiony do rozpatrzenia w trybie odrębnym przez SKRM, oczekuje na decyzję czy zostanie wyrażona zgoda. <u>29 stycznia 2021 r.</u> – została wyrażona zgoda przez Przewodniczącego SKRM na rozpatrzenie projektu RD267 w trybie odrębnym. Tego samego dnia projekt został przedstawiony do rozpatrzenia przez SKRM w trybie obiegowym z możliwością zgłaszania ewentualnych uwag do 3 lutego 2021 r. do godz. 16:00. Tryb odrębny polegający na pominięciu uzgodnień, opiniowania i konsultacji publicznych; zgłoszono uwagi do projektu. Wniesiona została autopoprawka na SKRM – uwagi do 16 lutego 2021 r. godz. 16:00 <u>9 lutego 2021 r.</u> – Departament jest w trakcie opracowania odpowiedzi na uwagi.

				24 luty 2021 – SKRM przyjął projekt w trybie obiegowym (KRM-06110-5-21) 26 luty 2021 r. – Komisja Prawnicza 14 kwietnia 2021 r. – Rozporządzenie jest przyjęte przez RM w trybie obiegowym. <u>Rozporządzenie jest opublikowane w(Dz.U z 2021 r. poz. 935)</u>
28.	ID124 I/II kwartał 2021 r.	Projekt uchwały Rady Ministrów zmieniającej uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku DTK	Celem projektowanej uchwały jest ustanowienie <i>Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku</i>, zwanego dalej „KPK”, przez zmianę obowiązującego <i>Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku</i>. Przyjęcie uchwały podyktowane jest zbliżającą się perspektywą finansową UE na lata 2021–2027. Wymóg przygotowania KPK wynika z warunków stawianych przez Komisję Europejską (tzw. Warunkowości podstawowej), która uzależnia możliwość przekazywania środków finansowych do państwa członkowskiego w ramach przyszłej perspektywy od spełnienia określonych kryteriów. Jednym z wymogów Komisji Europejskiej jest opracowanie na szczeblu krajowym programów rozwoju poszczególnych gałęzi transportu obejmujących okres do 2030 roku. KPK stanowi wypełnienie tego wymogu w odniesieniu do infrastruktury linii kolejowych.	16 grudnia 2020 r. – decyzją ZPPR podjętą w trybie obiegowym projekt został włączony Wykazu. 26 maja 2021 r. - _planowana aktualizacja terminu przyjęcia uchwały przez RM. W trakcie korespondencji z BM w sprawie aktualizacji terminu w Wykazie Prac RM w odniesieniu do uchwały ws. ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku - ID124, ustalono, że aktualizacji terminu dokona się przy okazji najbliższej kwartalnej rewizji KPRM. Przewiduje się, że nastąpi przesunięcie na IV kwartał 2021/I kwartał 2022 (nie wykluczone, że w lipcu będziemy jeszcze aktualizować ten termin).
29.	UD 174 I kwartał 2021	Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze DL	Istota rozwiązań ujętych w projekcie sprowadza się do zmiany ustawy – Prawo lotnicze w zakresie art. 163c, polegającej na rozszerzeniu zakresu tego przepisu o regulacje dotyczące zezwoleń na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka statkami powietrznymi pozostającym pod nadzorem krajowym, a także zezwoleń na wykonywanie zarobkowych operacji polegających na wykonywaniu lotów przeciwpożarowych i gaśniczych. Ponadto ze względu na uchylenie przepisów ustawy – Prawo lotnicze dotyczących wydawania certyfikatu usług lotniczych (AWC – Aerial Works Certificate), na podstawie którego uprzednio były wykonywane loty przeciwpożarowe i gaśnicze, z dniem wejścia w życie ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 235), projekt przewiduje zmianę załącznika nr 6 do ustawy – Prawo lotnicze w celu wyeliminowania opłat lotniczych związanych z tym certyfikatem.	12 stycznia 2021 r. – ZPPR w trybie obiegowym wyraził zgodę na wprowadzenie projektu do wykazu prac legislacyjnych i programowych RM. 28 stycznia 2021 r. – projekt będzie przedstawiany na SKRM. 28 stycznia 2021 r. – Komitet przyjął projekt ustawy i rekomendował go Radzie Ministrów. 08 lutego 2021 r. – projekt zwolniony z KP. 18 luty 2021 r. – projekt rozesłano do Członków SKRM do rozpatrzenia w trybie obiegowym z terminem zgłaszania uwag do dnia 23 lutego 2021 r.

				23 luty 2021 r. – SKRM przyjął projekt (KRM-0610-5-21). 24 luty 2021 r. – RM przyjęła projekt. 18 marca 2021 r. – III czytanie, uchwalenie ustawy przez Sejm RP 21 kwietnia 2021 r. – podpisanie ustawy przez Prezydenta RP, skierowanie aktu do ogłoszenia.
30.	UC 71 III kwartał 2021	Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze. (dot. sprawdzenia przeszłości pracowników sektora lotniczego) DL	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/103 z dnia 23 stycznia 2019 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2015/1998 w odniesieniu do wyjaśnienia, harmonizacji i uproszczenia, a także wzmocnienia niektórych szczególnych środków ochrony lotnictwa (Dz. Urz. UE L 21 z 24.01.2019, str. 13, z późn. Zm.), zwane dalej „rozporządzeniem 2019/103”, które będzie stosowane od dnia 31 grudnia 2021 r., wprowadziło istotne zmiany w przepisach rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 299 z 14.11.2015, str. 1, z późn. Zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem 2015/1998”, <u>dotyczących sprawdzeń przeszłości osób wykonujących zadania związane z ochroną lotnictwa cywilnego.</u>	02 marca 2021 r. – trwają konsultacje publiczne. 27 kwietnia 2021 r. – odniesienie MI do uwag z uzgodnień. 4 maja 2021 r. – uwagi MSWiA. 5 maja 2021 r. – uwagi RCL 14 maja 2021 r. – projekt przekazany do Departamentu Współpracy Międzynarodowej w celu skierowania do rozpatrzenia przez Komitetu Spraw Europejskich. 17 maja 2021 r. – skierowanie projektu do rozpatrzenia przez KSE 25 maja 2021 r. – przyjęcie projektu przez KSE w trybie obiegowym 02 czerwca 2021 r. – przekazanie projektu przez MI do Sekretarza SKRM 04 czerwca 2021 r. – rozesłanie projektu przez Sekretarza SKRM do członków SKRM (termin zgłaszania uwag - 10.06.2021). 17 czerwca 2021 – <u>przyjęcie projektu przez SKRM.</u> 18 czerwca 2021 r. – <u>przekazanie projektu przez DL do DP w celu skierowania do rozpatrzenia przez Komisję Prawniczą</u> 07 lipca 2021 r. – <u>zwolnienie z Komisji Prawniczej; przekazanie projektu przez DL do DP do akceptacji przed skierowaniem do potwierdzenia przez SKRM</u> 09 lipca 2021 r. – <u>akceptacja DP</u> 12 lipca 2021 r. – <u>projekt przekazany do Sekretarza SKRM w celu potwierdzenia przez SKRM;</u> 13 lipca 2021 r. – <u>projekt rozesłany do członków</u>

				SKRM z terminem zgłaszania uwag do dn. 16.07.2021
31.	UC 75 III kwartał 2021 r.	Projekt ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków. DGM	W związku z wejściem w życie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 roku w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniająca dyrektywę 2010/65/UE i uchylająca dyrektywę 2000/59/WE (Dz. Urz. UE L 151/116 z 7.6.2019, str. 116–142), dalej jako „Dyrektywa PRF”, istnieje potrzeba dostosowania polskiego systemu prawnego do unijnego reżimu odbioru odpadów ze statków. Dyrektywa PRF wprowadza obowiązek jej implementacji do dnia 28 czerwca 2021 r.	Uzgodnienia wewnątrzresortowe. 7 maja 2021 r. – przekazano do uzgodnienia z DP przed przekazaniem do uzgodnień międzyresortowych, konsultacji publicznych i opiniowania. 25 maja 2021 r. - analiza i uzgodnienie uwag DP przed przekazaniem do uzgodnień międzyresortowych, konsultacji publicznych i opiniowania; 5 lipca 2021 projekt został wysłany do uzgodnień międzyresortowych, konsultacji publicznych i opiniowania;
32.	ID 161 II kwartał 2021 r.	Projekt uchwały Rady Ministrów w sprawie przyjęcia sprawozdania z wykonania planu realizacji Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku za rok 2020. DTK	Stanowiące załącznik do projektowanej uchwały Sprawozdanie przedstawia informacje na temat postępu prac związanych z przygotowaniem Programu Kolej + do wdrożenia, w szczególności dotyczących wyników pierwszego naboru projektów dla jednostek samorządu terytorialnego (przez które rozumie się również ich związki i stowarzyszenia, oraz związki metropolitalne). Sprawozdanie obejmuje również informacje o zidentyfikowanych zagrożeniach, ryzykach oraz podjętych działaniach zaradczych. Sprawozdanie nie zawiera danych o wykonaniu finansowym i rzeczowym realizowanych inwestycji, o których mowa w art. 38c ust. 7 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, z uwagi na fakt, że w roku 2020 nie zostały poniesione żadne wydatki w ramach Programu Kolej +, a szczegółowy plan realizacji Programu zostanie opracowany na podstawie umów zawartych między PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a jednostkami samorządu terytorialnego, które uzyskały wsparcie finansowe w wyniku przeprowadzenia naborów w ramach Programu. Ogłoszenie pierwszego naboru nastąpiło w roku 2020, a poniesienie pierwszych wydatków planowane jest w roku 2022.	2 czerwca 2021 r. – SKRM przyjął projekt. 04 czerwca 2021 r. – przekazano dokument na RM. 10 czerwca 2021 r. - projekt przyjęty przez RM w trybie obiegowym, 18 czerwca 2021 r. – przekazanie przez KPRM podpisanej niepublikowanej uchwały Rady Ministrów w sprawie przyjęcia sprawozdania z wykonania planu realizacji Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku za rok 2020. UCHWAŁA NR 75/2021 RADY MINISTRÓW z dnia 10 czerwca 2021 r. w sprawie przyjęcia sprawozdania z wykonania planu realizacji Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku za rok 2020

33.	ID 162 II kwartał 2021 r	Projekt uchwały Rady Ministrów w sprawie przyjęcia sprawozdania z wykonania planu realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku za rok 2020. DTK	Celem projektowanej uchwały jest przyjęcie Sprawozdania z wykonania planu realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku za rok 2020. Zgodnie z art. 38c ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, w terminie do dnia 31 maja każdego roku minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz w zakresie projektów realizowanych z udziałem środków europejskich z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego, składa Radzie Ministrów sprawozdanie z wykonania planu realizacji programu wieloletniego za rok poprzedni. Zgodnie z art. 38c ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, projektowana uchwała stanowi jednocześnie aktualizację Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, zwanego dalej „KPK”.	<u>10 czerwca .2021 r. – rozpatrzenie przez SKRM projektu dokumentu KRM – 0610-57-21.. SKRM omówił projekt uchwały wraz ze Sprawozdaniem, zalecając dokonanie dodatkowych uzgodnień z Ministerstwem Finansów oraz Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej, zgodnie z dyskusją na posiedzeniu (uwaga Ministra Aktywów Państwowych została wyjaśniona (MAP przyjął wyjaśnienie przedstawione przez wnioskodawcę w pisemnym stanowisku przed posiedzeniem Komitetu).</u>
34.	UC 80 III kwartał 2021 r.	Projekt ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia. DTD	Wejście w życie rozporządzeń 167/2013, 168/2013, 2018/858 oraz 3 Rewizji Porozumienia z 1958 r. umożliwi jednolite stosowanie tych przepisów we wszystkich państwach członkowskich UE, jak również w krajach będących sygnatariuszami Porozumienia z 1958 r. Mimo, że te przepisy wiążą w całości i są bezpośrednio stosowane, państwa członkowskie zostały zobowiązane do powołania lub wyznaczenia organów udzielających homologacji, do stworzenia na mocy prawa krajowego podstaw do powołania służby technicznej oraz procedur dotyczących jej oceny oraz ewentualnego ograniczenia, zawieszenia lub odwołania. Celem projektowanych regulacji jest także uporządkowanie zagadnień regulujących cały obszar związany z homologacją pojazdów, ich wyposażenia oraz kontrolą zgodności poprzez przeniesienie Rozdziałów 1a, 1b i 1c z Działu III z obecnie obowiązującej ustawy – Prawo o ruchu drogowym i dostosowanie ich do wymagań zawartych w prawodawstwie międzynarodowym. Regulacja nie ma wpływu na życie społeczne. W konsekwencji regulacja pozwoli na usunięcie utrudnień dla polskich przedsiębiorców w funkcjonowaniu na rynku międzynarodowym. Ponadto, przedstawiona regulacja pozwoli na zapewnienie prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego UE, w szczególności przez ograniczenie barier w zakresie handlu wewnątrzunijnego i zagranicznego oraz pełne dostosowanie do przepisów ustanowionych poza rynkiem UE w zakresie państw – sygnatariuszy Porozumienia z 1958 r.	Projekt w opracowaniu.

35.	ID 165 IV kwartał 2021 r.	Projekt uchwały RM w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „ Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku”. DDP	Cel główny Programu obejmuje zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych. Celami szczegółowymi są: zwiększenie spójności sieci dróg krajowych dostosowanych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, utrzymanie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury, intensyfikacja działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko.	Projekt w opracowaniu.
36.	ID 166 IV kwartał 2021 r.	Projekt uchwały RM w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „ Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 roku”. DDP	W ramach Programu przewiduje się realizację następujących priorytetów inwestycyjnych: budowa brakujących elementów drogowej sieci TEN-T, w tym dobudowa dodatkowych pasów ruchu oraz jezdni na istniejących drogach klasy A lub S, - budowa połączeń uzupełniających względem drogowej sieci TEN-T, - budowa obwodnic w ciągach dróg krajowych, - przebudowa wybranych odcinków dróg krajowych. Cel główny Programu został określony jako budowa spójnej sieci dróg krajowych zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego. Natomiast cele szczegółowe: 1. Zwiększenie spójności sieci dróg krajowych klasy A i S (uzupełnienie istniejących odcinków). 2. Wzmocnienie efektywności transportu drogowego (skrócenie średniego czasu przejazdu) oraz poprawa dostępności komunikacyjnej miast i regionów. 3. Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar).	Projekt w opracowaniu.
37.	UC85 III kwartał 2021 r.	Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych i innych ustaw. (Dyrektywa BRD) DDP	Projektowana ustawa w całości wdraża przepisy dyrektywy 2019/1936. Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami ustawy o drogach publicznych w rozdziale 2b ustawy zostały uregulowane zasady zarządzania bezpieczeństwem dróg znajdujących się w transeuropejskiej sieci drogowej co było zgodne z wdrożoną do polskiego systemu prawnego w 2012 r. dyrektywą 2008/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej („dyrektywa BRD”). Obecnie wdrażana dyrektywa 2019/1936 zmieniająca dyrektywę BRD znacznie rozszerza swój zakres przedmiotowy i tym samym podmiotowy oraz wprowadza nowe procedury tzn. ocenę bezpieczeństwa	Projekt w opracowaniu.

			ruchu drogowego obejmującą całą sieć i ukierunkowane kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego. Projekt przewiduje nałożenie na Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządcę dróg krajowych i na zarządy województw jako zarządców dróg wojewódzkich obowiązek przeprowadzania oceny ryzyka wystąpienia wypadków i oceny dotkliwości ich skutków na drogach będących w użytkowaniu od ponad 3 lat. Każdy zarządca w zakresie swojej sieci drogowej dokona klasyfikacji swoich odcinków dróg w co najmniej 3 kategoriach zgodnie z ich poziomem bezpieczeństwa. Na podstawie ocen przygotowanych i przekazanych przez poszczególnych zarządców dróg – minister właściwy ds. transportu będzie dokonywał całościowej oceny BRD i klasyfikacji wszystkich dróg (odcinków dróg) objętych zakresem dyrektywy w co najmniej 3 kategoriach zgodnie z ich poziomem bezpieczeństwa. Pierwszą ocenę BRD należy wykonać do 31 grudnia 2024 r. Kolejne oceny BRD będą przeprowadzane raz na 5 lat.	
38.	UD223 II kwartał 2021 r.	Projekt ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw. DGM	Projekt ustawy zmieniającej ustawę z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (dalej: „UBM”), ustawę z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich oraz 10 innych ustaw przygotowano w związku z raportem przedstawionym przez <i>Zespół ds. analizy przyczyn zatrzymań statków o polskiej przynależności oraz opracowania planu działań naprawczych</i> oraz. Zaleceniami kierowanymi przez Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich. Zidentyfikowano również potrzebę podjęcia działań legislacyjnych o charakterze porządkującym w celu doprecyzowania, ujednolicenia i zharmonizowania przepisów w związku z problemami zidentyfikowanymi w praktyce stosowania przepisów. Głównym celem proponowanych zmian jest: ➤ poprawa bezpieczeństwa żeglugi, ➤ zwiększenie efektywności działań administracji morskiej w imieniu państwa bandery, ➤ udoskonalenie narzędzi formalnoprawnych w obszarze sprawowania nadzoru nad czynnościami uznanych organizacji upoważnionych do działania w imieniu państwa bandery, ➤ uproszczenie i zaktualizowanie ram prawnych w zakresie dopełniania formalności sprawozdawczych z wykorzystaniem Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego przez statki wchodzące do i wychodzące z portów morskich, ➤ usprawnienie funkcjonowania systemu ochrony żeglugi i portów,	Uzgodnienia wewnątrzresortowe.

			umożliwienie budowy przez administrację morską portu do obsługi morskich farm wiatrowych.	
39.	UC88 III kwartał 2021 r	Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw. (wdraża dyrektywę 2019/520/UE EETS II). DDP	Najistotniejsze rozwiązania ujęte w projekcie ustawy przewidziano w ramach nowelizacji ustawy o drogach publicznych. Oprócz zmian stanowiących konsekwencję przeniesienia regulacji zawartych w decyzji 2009/750 do Dyrektywy, co wymusza odpowiednie dostosowanie obowiązujących przepisów krajowych, w projekcie przewiduje się dodanie przepisów wdrażających nowe rozwiązania wprowadzone w Dyrektywie w zakresie usług EETS.	8 lipca 2021 r. – trwają konsultacje publiczne.
40.	UD232 II kwartał 2021 r	Projekt ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim. (dot. farm wiatrowych) DGM	Projektowana ustawa zawiera rozwiązania w zakresie nadzoru nad procesem projektowania, budowy i eksploatacji morskich farm wiatrowych, obejmującego system certyfikacji służący potwierdzeniu spełniania przez morską farmę wiatrową (oraz zespół urządzeń służących do wyprowadzenia mocy z morskiej farmy wiatrowej na ląd) określonych w ustawie wymagań na poszczególnych etapach realizacji inwestycji (projektowanie, dopuszczenie do eksploatacji, eksploatacja). Projektowane przepisy określają między innymi zakres wymagań dla morskiej farmy wiatrowej (bezpieczeństwo konstrukcji, bezpieczeństwo pożarowe, bezpieczeństwo użytkowania, ochrona środowiska, warunki użytkowe), których spełnianie będą potwierdzać certyfikaty wydawane przez uznaną organizację, to jest: certyfikat zgodności projektowej, certyfikat dopuszczenia do eksploatacji, certyfikat bezpieczeństwa eksploatacji. Projektowane przepisy określają również zakres czynności nadzorczych wykonywanych przez uznaną organizację w celu wydania określonego certyfikatu dla morskiej farm wiatrowej. Zgodnie z projektowanymi przepisami zadania w zakresie certyfikacji i nadzoru nad morskimi farmami wiatrowymi w polskiej wyłącznej strefie	Projekt w opracowaniu.

			ekonomicznej na Morzu Bałtyckim będą realizowane przez organizacje uznane przez Komisję Europejską zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w zakresie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów statków, które na podstawie projektowanych przepisów będą mogły uzyskać upoważnienie do realizacji zadań w opisanym powyżej zakresie. Zawarte w projekcie ustawy przepisy określają warunki oraz tryb upoważnienia przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej uznanej organizacji do realizacji przedmiotowych zadań, jak również zasady dotyczące cofania tego upoważnienia.	
41.	UC89 III kwartał 2021 r	Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw. (dot. dronów) DL	Od dnia 31 grudnia 2020 r. krajowe przepisy i procedury państw członkowskich UE dotyczące cywilnych użytkowników bezzałogowych statków powietrznych (BSP) zostały zastąpione przepisami UE, z uwzględnieniem przepisów przejściowych (art. 22 rozporządzenia wykonawczego). W związku z powyższym niezbędne stało się dostosowanie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970, z późn. zm.) do rozwiązań zawartych w: 1. rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE. L 212 z 22.08.2018, str. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem bazowym”. Ponadto, w związku z wyrażaną przez środowisko lotnicze pilną potrzebą uregulowania w prawie krajowym odstępstwa, o którym mowa w art. 2 ust. 8 rozporządzenia bazowego, konieczne jest wprowadzenie zwolnienia ze stosowania rozporządzenia bazowego wobec projektowania, produkcji, obsługi technicznej i eksploatacji statków powietrznych, których maksymalna masa startowa (MTOM) jest nie większa niż 600 kg, stanowiących urządzenia latające albo spadochrony.	Uzgodnienia wewnątrzresortowe.

42.	ID176 III kwartał 2021 r	Projekt uchwały Rady Ministrów w sprawie przyjęcia „ Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywa do 2040 r.)”. DL	Dokument szczegółowo opisuje zasady realizacji Polityki – wskazano zasady wdrażania i sposoby realizacji przewidzianych i rekomendowanych działań, w tym w szczególności zasad prowadzenia sprawozdawczości i monitorowania realizacji działań określonych w Polityce. Polityka określi w szczególności: 1) wnioski z diagnozy, przygotowanej na potrzeby Polityki, w odniesieniu do lotnictwa cywilnego; 2) cele strategiczne w zakresie rozwoju lotnictwa cywilnego; 3) kierunki interwencji w zakresie rozwoju sieci lotnisk, poprawy sposobu inwestycji w portach lotniczych oraz usprawnienia funkcjonowania przestrzeni powietrznej.	Projekt w opracowaniu.
43.	UC92 IV kwartał 2021 r	Projekt ustawy o zmianie ustawy Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw. DGWiŚ	Głównym celem projektu ustawy jest reforma systemu opłat za usługi wodne, która ma doprowadzić do usprawnienia prowadzonych postępowań i zapewnienia większych przychodów PGW WP. Zakłada się wprowadzenie rozwiązań opartych m.in. na następujących założeniach: 1) podmioty korzystające z usług wodnych będą samodzielnie ustalały opłatę zmienną i wносиły ją bez wezwania na rachunek PGW WP; 2) podmioty będą przedkładały PGW WP deklaracje zawierające wysokość ustalonej opłaty zmiennej oraz dane o zakresie korzystania z usług wodnych, która będzie podlegała kontroli przez PGW WP. Poza ww. zmianami zakłada się wprowadzenie także innych, licznych zmian usprawniających, wynikających z dotychczasowej działalności PGW WP oraz dostosowanie obowiązujących przepisów w celu spełnienia przez Polskę w pełni wymagań dyrektywy Rady 91/271/EWG z dnia 21 maja 1991 r. dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych;	Projekt w opracowaniu.
44.	UC93 IV kwartał 2021 r	Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw. DTD	W zakresie rozporządzenia (UE) 2020/1054 ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140, z późn. zm.) w obecnym brzmieniu nie daje możliwości egzekwowania regulacji w nim zawartych. Dlatego też wprowadzono zmiany do załączników do ww. ustawy, zawierających wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego wraz z wysokością sankcji za nie, które pozwalałyby odpowiednio sankcjonować naruszenia wynikające z nowych obowiązków wynikających ze zmienionych przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1), zwanego dalej: rozporządzeniem (WE) nr	Projekt w opracowaniu.

			561/2006, oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, s. 1), zwanego dalej: rozporządzeniem (UE) nr 165/2014.	
--	--	--	--	--