

**Konsultacje projektów krajowych aktów prawnych i ogłoszone akty prawne
w Dzienniku Ustaw**

**(monitoring legislacji krajowej ZPPM)**

**w okresie od 10 do 16 marca 2025 roku**

Raport na dzień 17 marca 2025 roku

1. **Projekty aktów prawnych**

W omawianym okresie Rządowe Centrum Legislacji opublikowało 4 projekty ustaw oraz 21 projektów rozporządzeń Rady Ministrów, Prezesa Rady Ministrów oraz poszczególnych Ministrów.

Przeprowadzono konsultacje 3 projektów rozporządzeń dotyczących podmiotów członkowskich (pracodawcy, przedsiębiorcy, JST) zrzeszonych w Związku.

Do konsultacji przekazane zostały następujące projekty:

Projekty rozporządzeń:

1. **Projekt rozporządzenia Ministra Cyfryzacji w sprawie udzielania pomocy de minimis na wsparcie przedsiębiorstw wodociągowo-kanalizacyjnych objętych krajowym systemem cyberbezpieczeństwa w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (numer z wykazu 27)**

Polska cyberprzestrzeń jest jedną z najczęściej atakowanych przez hakerów na całym świecie. W 2020 r. 13% polskich firm stało się celem cyberataku ransomware, czyli wymuszenia okupu za umożliwienie dostępu do danych zablokowanych za pomocą złośliwego oprogramowania. Sytuacja w cyberprzestrzeni z każdym rokiem staje się coraz bardziej niebezpieczna. Zespół CSIRT NASK, jeden z trzech zespołów poziomu krajowego zajmujących się incydentami cyberbezpieczeństwa, z roku na rok odnotowuje coraz więcej incydentów. W 2021 r. było to prawie 30 tys. incydentów, a w 2022 r. prawie 40 tys. incydentów. W 2023 r. było to już ponad 80 tys. incydentów – co oznacza wzrost o ponad 100% w stosunku do ubiegłego roku. W ciągu pierwszych 5 miesięcy 2024 r. odnotowano już około 47,6 tys. incydentów i jeśli ten trend się utrzyma to w tym roku może zostać przekroczona liczba 100 tys. zgłoszonych incydentów. W związku z tym konieczne jest podjęcie działań służących zwiększeniu cyberbezpieczeństwa w obszarach kluczowych z punktu widzenia funkcjonowania państwa i społeczeństwa.

Przyjęta do sfinansowania w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO), w ramach komponentu C – Transformacja Cyfrowa, inwestycja C3.1.1. „Cyberbezpieczeństwo – CyberPL, infrastruktura przetwarzania danych optymalizacja infrastruktury służb państwowych odpowiedzialnych za bezpieczeństwo” zakłada wydatkowanie środków na wsparcie podmiotów krajowego systemu cyberbezpieczeństwa w zakresie zwiększania cyberbezpieczeństwa i służy osiągnięciu ww. celu.

KPO jest finansowany w ramach przyjętego przez państwa członkowskie Unii Europejskiej Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Recovery and Resilience Facility – RRF). Jednym z kluczowych wyzwań w tym zakresie jest zwiększenie poziomu cyberbezpieczeństwa w podmiotach kluczowych z punktu widzenia gospodarki. Jednym z takich sektorów, objętych krajowym systemem cyberbezpieczeństwa, jest sektor zaopatrywania w wodę. Szeroko w tym sektorze wykorzystywane są technologie operacyjne (OT) do sterowania i monitorowania świadczonych usług. Wystąpienie incydentu w tym obszarze łatwo mogłoby prowadzić do przerwania ciągłości świadczonych usług. Ponadto, jest to obszar w którym nie jest łatwo uzyskać środki na inwestycje z rynku prywatnego. Dlatego ten obszar wymaga działania ze strony państwa. Podmioty, dla których jest dedykowana pomoc, stanowią również podmioty krajowego systemu cyberbezpieczeństwa, zgodnie z art. 4 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa (Dz. U. z 2024 r. poz. 1077 i 1222).

Podstawą do wydania przedmiotowego rozporządzenia jest art. 14lc ust. 4 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. Podmiotem uprawnionym do wydania programów pomocowych umożliwiających takie wsparcie jest właściwy minister pełniący funkcję instytucji odpowiedzialnej za realizację inwestycji – w zakresie, w jakim pomoc, o której mowa powyżej, ma być udzielana w ramach inwestycji.

Projektowane rozporządzenie ma umożliwić udzielanie pomocy de minimis przedsiębiorstwom wodociągowo-kanalizacyjnym na inwestycje z zakresu cyberbezpieczeństwa. Wsparcie będzie udzielane na przedsięwzięcie, którego celem jest zapewnienie cyberbezpieczeństwa wewnątrz danego podmiotu poprzez inwestycje w:

1) środki organizacyjne służące zapewnianiu cyberbezpieczeństwa;

2) środki techniczne służące zapewnianiu cyberbezpieczeństwa;

3) rozwój kompetencji personelu w zakresie cyberbezpieczeństwa.

Projektowane wsparcie pozwoli na zwiększenie cyberbezpieczeństwa w tych podmiotach poprzez inwestycje w sprzęt oraz kompetencje pracowników. Dzięki temu ten sektor gospodarki stanie się bardziej odporny na cyberzagrożenia. Należy podkreślić, że zagwarantuje to zapewnienie ciągłości działania tych przedsiębiorstw co pozytywnie wpłynie również na wszystkie inne podmioty korzystające z usług tych podmiotów.

Osiągnięcie celów inwestycji C3.1.1. „Cyberbezpieczeństwo – CyberPL, infrastruktura przetwarzania danych optymalizacja infrastruktury służb państwowych odpowiedzialnych za bezpieczeństwo” w wyniku podjęcia działań innych niż legislacyjne nie jest możliwe.

Przedmiotowy projekt aktu prawnego wraz z Uzasadnieniem oraz Oceną Skutków Regulacji dostępny jest na stronach Rządowego Centrum Legislacji pod adresem:

<https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12395454/katalog/13115611#13115611>

Projekt jest obecnie jednocześnie na etapie uzgodnień, konsultacji publicznych i opiniowania.

1. **Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (numer z wykazu 90)**

Projekt datowany jest na dzień 16 października 2024 roku, lecz na stronach Rądowego Centrum Legislacji opublikowany został dopiero 11 marca 2025 roku.

Projekt zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem”, ma na celu dostosowanie przepisów do obecnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego. Projekt jest odpowiedzią na prośby dotyczące jego nowelizacji kierowane do Ministerstwa Infrastruktury przez podmioty sektora kolejowego, w szczególności PKP Intercity S. A. oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. W ślad za postępem technologicznym, który ułatwia wszelkiego rodzaju operacje i procesy na kolei, konieczne jest dokonywanie zmian legislacyjnych. Należy również wziąć pod uwagę zmieniające się warunki pracy na kolei oraz aktualny stan infrastruktury kolejowej, która z roku na rok jest nowocześniejsza i ma większą przepustowość. Konieczne jest zatem podjęcie prac legislacyjnych tak, aby dostosować brzmienie aktu prawnego do rzeczywistych warunków prowadzenia ruchu kolejowego, a co ważniejsze aby nie utrudniać wdrażania koniecznych zmian na kolei, a wręcz przeciwnie – wychodzić naprzeciw oczekiwaniom związanym z modernizacją ogólnie pojętej infrastruktury kolejowej.

Z uwagi na zmieniające się warunki, które obejmowały wiele aspektów prowadzenia ruchu kolejowego, konieczność nowelizacji dotyczy szeregu zagadnień w obowiązującym akcie prawnym.

1) Zwiększenia prędkości pociągów w konkretnych sytuacjach i jej dostosowanie do obecnych warunków ruchu kolejowego, co w efekcie powinno usprawnić szereg procesów u przewoźników i zarządców infrastruktury przez:

- wyeliminowanie ograniczeń prędkości manewrowych dla wagonów z towarami niebezpiecznymi,

- zmianę prędkości jazdy w przypadku braku znajomości odcinków linii kolejowej przez drużynę trakcyjną,

- zmianę prędkości zastępczego pojazdu trakcyjnego,

- zmianę prędkości w przypadku cofania pociągów złożonych z zespołów trakcyjnych i składów posiadających na końcu kabinę sterowniczą,

- zmianę prędkości w przypadku zatrzymania pociągu przed semaforem odstępowym samoczynnym wskazującym sygnał S1 „Stój”.

2) Wprowadzenie ułatwień w procesie obsługi technicznej pojazdów kolejowych przez:

- ułatwienie zasad postępowania przy uproszczonej próbie hamulców i czynnego hamulca zespolonego,

- uproszczenie zasad dotyczących oględzin technicznych na stacji końcowej.

3) Poprawa warunków eksploatacji przez zapewnienie możliwości nieprzerwanej eksploatacji wszystkich posiadanych pojazdów do czasu rozwiązania problemów/naprawy z systemem ERTMS/ETCS.

4) Wyeliminowanie wątpliwości dotyczących sygnalizacji przez:

- wprowadzenie powiązania wskaźnika W 21 ze wskaźnikiem W 21a,

- doprecyzowanie opisu sygnałów Pc 1, Pc, 2, Tb 1

- doprecyzowanie opisu wskaźnika W 31.

5) Usprawnienie organizacji przewozów kolejami wąskotorowymi.

Proponowane zmiany w § 9 mają na celu wyeliminowanie dotychczasowych rygorystycznych ograniczeń prędkości manewrowania wagonami przewożącymi towary niebezpieczne, które powodowały znaczne utrudnienia eksploatacyjne na bocznicach kolejowych. W wyniku proponowanych zmian wagony przewożące towary niebezpieczne będą przetaczane na ogólnych zasadach ruchu manewrowego a także zgodnie z regulaminem pracy bocznicy kolejowej, bez uszczerbku dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Rekomendowanym przez projektodawcę rozwiązaniem problemu związanego z postępowaniem przy szczegółowej i uproszczonej próbie hamulców oraz czynnego hamulca zespolonego jest zmiana ust. 3 w § 15 oraz pkt 3 i 5 w ust. 3 i ust. 4 w § 19 rozporządzenia. W jej rezultacie w przypadku pociągów prowadzonych zespołami trakcyjnymi, gdy ich człony połączone są w sposób nierozerwalny, pojazd z nie w pełni czynnym hamulcem (niezależnie od wózka) może pozostawać w eksploatacji do czasu planowego zjazdu do stacji macierzystej, przy czym pociąg należy prowadzić z prędkością nie większą niż pozwala na to rzeczywista masa hamująca. Ponadto wydłużenie ważności szczegółowej próby hamulca z 12 do 24 godzin (§ 19 ust. 3 pkt 3) wynika z dostosowania przepisów krajowych w tym zakresie do wytycznych Agencji Kolejowej Unii Europejskiej.

Problemy związane z nieefektywnością przepisów dotyczących prędkości jazdy w przypadku braku znajomości

odcinków linii kolejowej przez drużynę trakcyjną, prędkości zastępczego pojazdu trakcyjnego, prędkości w przypadku cofania pociągów złożonych z zespołów trakcyjnych i składów posiadających na końcu kabinę sterowniczą, prędkości w przypadku zatrzymania pociągu przed semaforem odstępowym samoczynnym wskazującym sygnał S1 „Stój” zostały rozwiązane przez nowelizację ust. 7 w § 21, ust. 7 w § 43, dodanie ust. 3 w § 49, zmianę treści pkt 18 w § 68 oraz ust. 3 w § 69. W ust. 7 w § 21 zwiększono dozwolone prędkości niektórych pociągów prowadzonych bez znajomości szlaku oraz wprowadzono rozróżnienie na pociągi towarowe i pasażerskie, ponadto pociągi prowadzone z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS w trybie pełnego nadzoru prędkości jazdy. W ust. 7 w § 43 w przypadku zamknięcia toru szlakowego ze względu na awarię pojazdu trakcyjnego zaproponowano stosowanie dozwolonej na danym odcinku prędkości drogowej, ale z ograniczeniem do 60 km/h. Dodano ust. 3 w § 49, który ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa, a także oszczędność czasu wycofania pociągu ze szlaku. Wskazano, że cofany pociąg zestawiony z zespołów trakcyjnych lub składów zakończonych kabiną sterowniczą powinien być cofany z kabiny umieszczonej w kierunku cofania. W tym przypadku cofanie może się odbywać za zgodą dyżurnego ruchu, w kierunku którego pociąg ma się cofać, z prędkością rozkładową dla tego pociągu. W § 68 pkt 18 zwiększono prędkość wyjazdu pociągu na szlak z blokadą samoczynną na podstawie sygnału zastępczego z 20 km/h na 40 km/h, analogiczna zmiana prędkości zaszła w ust. 3 w § 69, który dotyczy jazdy pociąg zatrzymanego przed semaforem odstępowym samoczynnym wskazującym sygnał S 1 „Stój”.

Problem z niedostosowaniem wymaganej masy hamującej do obecnych realiów rozwiązano przez zmianę wartości w załączniku nr 1, rozszerzając wartości wymaganej masy hamującej dla większych prędkości w celu lepszego wykorzystania projektowanej i eksploatowanej infrastruktury kolejowej.

Ponadto znowelizowano przepis ust. 2 w § 22 dotyczący oględzin technicznych na stacji końcowej przez wykreślenie ograniczenia prędkości pociągów co do których mają być wykonywane oględziny techniczne, a także ich przebiegu. Dodano postanowienie, że wymóg dokonywania oględzin technicznych nie dotyczy stacji zwrotnych, za wyjątkiem przypadków dołączenia pojazdów, na których nie zostały uprzednio dokonane oględziny techniczne. W takim przypadku oględzinom podlegają wyłącznie dołączone pojazdy.

Problem związany z uszkodzeniami urządzeń systemu pokładowego ERTMS/ETCS rozwiązano przez dodanie nowego ust. 3 w § 30b pozwoli na nieprzerwaną eksploatację wszystkich pojazdów do czasu rozwiązania problemów/naprawy z systemem ERTMS/ETCS - nie zmniejszając przy tym rzeczywistego poziomu bezpieczeństwa wobec stosowania alternatywnych, obowiązujących zasad prowadzenia ruchu jak dla pojazdów niewyposażonych w przedmiotowy system.

Celem proponowanych zmian w § 82 ust. 2 i § 83 ust. 4 jest usprawnienie manewrów na stacji kolejowej w przypadkach gdy z różnych względów nie jest możliwe podanie sygnału Ms 3 na semaforze bądź tarczy manewrowej. W tych przypadkach umożliwione zostało prowadzenie manewrów przy pomocy sygnałów ręcznych albo urządzeń łączności.

W § 100b zaproponowano doprecyzowanie kwestii podawania sygnałów stosowanych przy odjeździe pociągu pasażerskiego ze stacji tj. umożliwiono podawanie tych sygnałów również konduktorowi, a nie jak dotychczas tylko kierownikowi pociągu.

W projektowanej zmianie § 105 doprecyzowane zostały przepisy dotyczące sygnałów Pc 1 i Pc 2, ponieważ zgodnie z dotychczasowymi przepisami można było wywnioskować błędną interpretację, że sygnałów tych można używać tylko gdy pociąg znajduje się w ruchu. Oczywistym zdaniem projektodawcy jest to że sygnałów tych można używać, również gdy pociąg nie znajduje się w ruchu. Natomiast zmiana w ust. 7 wynika ze zmian wprowadzonych w § 49 ust. 2a.

W projektowanej zmianie § 106 zlikwidowana została luka, polegająca na tym że dotychczasowe przepisy nie uwzględniały faktu, że w nowoczesnych pojazdach kolejowych (np. ED250 Pendolino) stanowisko maszynisty umiejscowione jest centralnie (a nie z boku kabiny maszynisty) i w związku z tym mogły zachodzić wątpliwości w jaki sposób należy prawidłowo wyświetlić sygnał Tb 1.

Zmiany zaproponowane w § 112 w ust. 2 pkt 6a i 6b dotyczą nowego znaczenia wskaźników W 6a i W 6b. Celem tej zmiany jest zredukowanie podawania sygnału Rp 1 „Baczność” przed zabezpieczonymi przejazdami kolejowo-drogowymi i przejściami w wyniku bardzo dużej ilości skarg mieszkańców okolic przejazdów kolejowo-drogowych na hałas powodowany podawaniem sygnału Rp 1 „Baczność”. Ponadto należy mieć na uwadze, że podawanie sygnału Rp 1 „Baczność” jest często niesłyszalne dla kierowców samochodów osobowych ze względu na wygłuszenie wnętrza nowoczesnych samochodów oraz częste słuchanie przez kierowców radia lub odtwarzanie muzyki wewnątrz samochodu.

Projekt zakłada również ustanowienia nowego wskaźnika W 21a oraz dodanie w § 112 w ust. 2 w pkt 21 lit. e, co ma pozwolić rozwiać dotychczasowe wątpliwości maszynistów polegające na zwlekaniu z wdrożeniem hamowania do prędkości 100 km/h wypatrując, czy wskaźnik świeci - czym ryzykują przekroczenie prędkości przy semaforze albo hamowaniu do prędkości 100 km/h wynikającej z obrazu semafora, a następnie przyspieszaniu. Przepis precyzuje powyższe i dzięki temu nie zostawia żadnych wątpliwości. Natomiast w § 112 w ust. 2 w pkt 22 wykreślono fragment „a sygnały wyświetlane na nim są nieobowiązujące”. Proponowana zmiana przepisu powoduje, że nieobowiązujące sygnały będą niewidoczne dla maszynistów i nie będą powodowały ryzyka pomyłki.

Ponadto wprowadzono, w wyniku propozycji zgłaszanych w ramach konsultacji publicznych przez przedstawicieli stowarzyszeń zarządzających kolejami wąskotorowymi i prowadzących na nich przewozy o charakterze turystycznym, zmiany mające na celu usprawnienie organizacji tych przewozów.

Nie ma możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków niż zmiana rozporządzenia.

Przedmiotowy projekt aktu prawnego wraz z załącznikami (szt. 3), Uzasadnieniem oraz Oceną Skutków Regulacji dostępny jest na stronach Rządowego Centrum Legislacji pod adresem:

<https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12395503/katalog/13115887#13115887>

Projekt jest obecnie jednocześnie na etapie uzgodnień i konsultacji publicznych.

1. **Projekt rozporządzenia Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej zmieniające rozporządzenie w sprawie udzielania przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości pomocy finansowej w ramach programu „Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego 2021–2027” (numer z wykazu 118)**

Nowelizacja rozporządzenia Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 25 maja 2023 r. w sprawie udzielania przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości pomocy finansowej w ramach programu „Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego 2021–2027” (Dz. U. poz. 1106, z późn. zm.) ma na celu dostosowanie rozporządzenia do zakresu wsparcia planowanego do realizacji w ramach programu Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego 2021–2027, zwanego dalej „FERS”, przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości, zwaną dalej „PARP”, w obszarze adaptacyjności pracowników i przedsiębiorstw w 2025 r.

Zmiana rozporządzenia ureguluje kwestię udzielania pomocy finansowej na szkolenia i doradztwo dla osób fizycznych w ramach pilotażu Indywidualnych Kont Rozwojowych, zwanych dalej „IKR”, oraz doprecyzuje warunki udzielania tego wsparcia. System IKR pozwoli osobom fizycznym na zdobycie nowych umiejętności i kompetencji, co zwiększy ich atrakcyjność na rynku pracy, poprawiając tym samym stabilność zatrudnienia i możliwości awansu zawodowego. Lepsze kwalifikacje przyczynią się również do wzrostu produktywności i efektywności przedsiębiorstw, co będzie miało bezpośredni wpływ na rozwój gospodarczy kraju. Dodatkowo, szkolenia i doradztwo umożliwią osobom fizycznym lepsze zrozumienie i wykorzystanie nowych technologii, co jest kluczowe w dobie cyfryzacji i automatyzacji procesów.

Nowelizacja wynika również z potrzeby uwzględnienia form wsparcia planowanych do realizacji w ramach projektu niekonkurencyjnego PARP dotyczącego wsparcia mikro-, małych lub średnich przedsiębiorców znajdujących się w okresowych trudnościach, zwanych dalej „MŚP”, w formie mentoringu. Wsparciem szkoleniowym dla przedsiębiorców objęci będą również przedsiębiorcy, którzy będą świadczyli usługi mentoringu. Wprowadzenie zmiany pozwoli uruchomić nową metodę wsparcia ww. przedsiębiorców i uzupełnić dotychczasowo oferowane wsparcie za pośrednictwem Bazy Usług Rozwojowych, by w sposób pełny odpowiedzieć na potrzeby tej grupy odbiorców.

Dodatkowo, w projekcie doprecyzowano koszty kwalifikowalne związane z realizacją projektów dotyczących opracowania i włączenia kwalifikacji rynkowych do Zintegrowanego Systemu Kwalifikacji, o którym mowa w ustawie z dnia 22 grudnia 2015 r. o Zintegrowanym Systemie Kwalifikacji (Dz. U. z 2024 r. poz. 1606) oraz uzyskania uprawnień do certyfikowania lub upoważnień do przeprowadzania walidacji.

Dodatkowo, w związku ze zmianą sposobu obliczania limitu kosztów objętych zasadą cross-financingu, zgodnie z Zasadami finansowania programu Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego 2021–2027, w projekcie rozporządzenia znajduje się doprecyzowanie kwestii kosztów stanowiących podstawę wyliczenia pomocy de minimis udzielanej przedsiębiorcom realizującym projekty dotyczące usług doradczych lub szkoleniowych.

Konieczna jest zmiana rozporządzenia Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 25 maja 2023 r. w sprawie udzielania przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości pomocy finansowej w ramach programu „Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego 2021–2027” w celu uregulowania udzielania wsparcia osobom fizycznym w ramach pilotażu IKR oraz pomocy w formie mentoringu dla MŚP.

Przedmiotowy projekt aktu prawnego wraz z Uzasadnieniem oraz Oceną Skutków Regulacji dostępny jest na stronach Rządowego Centrum Legislacji pod adresem:

<https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12395704/katalog/13116636#13116636>

Projekt jest obecnie jednocześnie na etapie uzgodnień, konsultacji publicznych i opiniowania.

**II. Ogłoszone akty prawne (Dziennik Ustaw RP)**

W analizowanym okresie opublikowano 42 akty prawne, tzn. ustawy, rozporządzenia Rady Ministrów, Prezesa Rady Ministrów i poszczególnych ministrów, obwieszczenia w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego.

Z powyższych publikacji w zainteresowaniu pracodawców i przedsiębiorców znaleźć się mogą następujące akty prawne:

1. Ustawa z dnia 21 lutego 2025 r. o zmianie ustawy o rynku mocy oraz niektórych innych ustaw

Powyższy akt prawny opublikowany został 10 marca 2025 roku w Dzienniku Ustaw (Dz.U. z 2025, poz. 290).

Celem ustawy jest wprowadzenie do ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o rynku mocy mechanizmu tzw. aukcji dogrywkowych na rynku mocy, który pozwala na powtórzenie aukcji głównej albo uzupełnienie umów mocowanych zawartych w wyniku rozstrzygniętej aukcji głównej, w przypadku gdy wyniki rozstrzygniętej aukcji głównej nie zapewniają możliwości utrzymania bezpieczeństwa dostaw energii elektrycznej do odbiorców końcowych.

W przypadku gdy po przeprowadzeniu aukcji głównej albo jej unieważnieniu operator systemu przesyłowego stwierdzi, że nie będzie zapewnione średnioterminowe lub długoterminowe bezpieczeństwo dostaw energii elektrycznej, będzie miał możliwość dokonania zgłoszenia do ministra właściwego do spraw energii potrzeby organizacji aukcji dogrywkowej dla okresu dostaw, którego dotyczyła dana aukcja główna.

Ustawa przewiduje przeprowadzenie aukcji dogrywkowej na rok dostaw 2029 oraz możliwość przeprowadzenia takiej aukcji na rok dostaw 2030.

Mechanizm rynku mocy, wprowadzony ustawą z dnia 8 grudnia 2017 r. o rynku mocy (Dz. U. z 2023 r. poz. 2131) zapewnia możliwość wynagradzania uczestników rynku (jednostki wytwórcze, odpowiedź odbioru (DSR), magazyny energii) za ich pozostawanie w gotowości do dostarczania mocy i zapewnienie dostaw energii elektrycznej do systemu elektroenergetycznego w przypadku przewidywanych problemów z pokryciem zapotrzebowania na moc w systemie w czasie okresu przywołania na rynku mocy.

Ponadto, ustawa:

1) zwiększa wsparcie dla odbiorców ciepła systemowego – limit budżetowego wsparcia wzrośnie z 350 mln zł do 1,2 mld zł. Jeśli wypłaty przekroczą 75% tej kwoty, kolejne wyrównania będą pomniejszane proporcjonalnie. Zwiększeniu ulegnie zatem kwota maksymalnego limitu wydatków z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19 z 350 000 000,00 zł na 1 200 000 000,00 zł przeznaczonych w 2025 r. na wyrównania dla przedsiębiorstw energetycznych zgodnie z art. 12aa ust. 1 ustawy z dnia 15 września 2022 r. o szczególnych rozwiązaniach w zakresie niektórych źródeł ciepła w związku z sytuacją na rynku paliw;

2) w zakresie rozliczeń pomocy publicznej dotyczącej cen energii elektrycznej dla sektora MŚP, tj. mechanizmu ceny maksymalnej energii elektrycznej w drugiej połowie 2024 r., przewiduje wydłużenie terminu na przekazanie do sprzedawcy energii elektrycznej formularza informacji o pomocy w terminie od dnia 28 lutego 2025 r. do dnia 30 czerwca 2025 r.;

3) wydłuża termin na złożenie przez sprzedawców do Zarządcy Rozliczeń wniosków o rozliczenie końcowe rekompensat z tytułu stosowania mechanizmu ceny maksymalnej w drugiej połowie 2024 r.

Ustawa wejdzie w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia, tj. 17 marca 2025 roku, z wyjątkiem art. 2, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

1. Ustawa z dnia 21 lutego 2025 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw

Powyższy akt prawny opublikowany został 12 marca 2025 roku w Dzienniku Ustaw (Dz.U. z 2025, poz. 303).

Celem ustawy z dnia 21 lutego 2025 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw, jest transpozycja do polskiego prawa dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz. Urz. UE L 328 z 21.12.2018, str. 82, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą REDII”, w zakresie wykorzystania w transporcie niskoemisyjnych paliw oraz energii elektrycznej. Uchwalona ustawa wdrażając dyrektywę REDII w zakresie przepisów dotyczących paliw transportowych ma na względzie zapewnienie rozwoju rynku paliw transportowych w kierunku zwiększenia wykorzystania energii odnawialnej oraz zmniejszenia emisyjności sektora transportu.

Równie istotne jest stworzenie warunków dla rozwoju technologii biokomponentów zaawansowanych, w tym biometanu, jak również zaliczenie w poczet celu OZE w transporcie, odnawialnej energii elektrycznej wykorzystanej w pojazdach.

Ustawa transponuje do polskiego prawa dyrektywę REDII w zakresie wykorzystania w transporcie niskoemisyjnych paliw oraz energii elektrycznej, a także m. in.:

1) określa poziomy Narodowego Celu Wskaźnikowego, zwanego dalej „NCW”, na kolejne lata – z uwzględnieniem możliwości branży paliwowej i sektora transportu, zgodnie z wyznaczonymi celami zapewnienia minimalnego udziału odnawialnych źródeł energii w transporcie określonymi w dyrektywie REDII, oraz wyznacza mechanizmy nadzoru, w tym finansowe, związane z brakiem realizacji wskazanych udziałów minimalnych,

2) uwzględnia wymóg dyrektywy REDII dotyczący maksymalnego udziału biokomponentów pozyskiwanych z surowców spożywczych lub pastewnych, wykorzystywanych do realizacji celu udziału odnawialnej energii w sektorze transportu,

3) uwzględnia wymóg dyrektywy REDII dotyczący minimalnego udziału zaawansowanych biokomponentów, w tym biometanu, wytwarzanych z surowców wskazanych w części A w załączniku IX do tej dyrektywy w sektorze transportu,

4) uzupełnia katalog paliw, którymi można realizować NCW, o ciekłe paliwa węglowe pochodzące z recyklingu, gazowe paliwa węglowe pochodzące z recyklingu, biokomponenty gazowe oraz biokomponenty zaawansowane, pozyskiwane dzięki zagospodarowaniu pozostałości, produktów ubocznych z procesów przetwórczych, odpadów zamiast ich składowania, na rzecz prowadzenia gospodarki w obiegu zamkniętym,

5) wskazuje biometan, w tym wprowadzony do sieci gazowej, który w celu końcowego zużycia trafił na stacje np. CNG, jako paliwo umożliwiające realizację NCW,

6) uwzględnia w realizacji NCW energię elektryczną z OZE – wytwarzaną w instalacjach OZE w rozumieniu ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii i wykorzystywaną w transporcie (energia elektryczna z OZE), w tym przy wykorzystaniu mechanizmu umów zaliczania energii elektrycznej odnawialnej w poczet realizacji celu OZE w transporcie,

7) zapewnia ciągłość funkcjonowania mechanizmów monitoringu spełniania kryteriów zrównoważonego rozwoju, w tym funkcjonowania uznanych przez KE w drodze decyzji dobrowolnych systemów certyfikacji, zachowania ważności wydanych poświadczeń, certyfikatów, świadectw, prowadzących do wzajemnego uznawania na obszarze UE certyfikowanych surowców i towarów,

8) reguluje wymagania dotyczące spełniania kryteriów zrównoważonego rozwoju w odniesieniu do biokomponentów, biopłynów i paliw z biomasy wykorzystywanych w instalacjach odnawialnego źródła energii wytwarzających energię elektryczną, ciepło lub chłód wytwarzanych z biomasy.

Ustawa przewiduje, że zasady wykonywania działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania biokomponentów nie dotyczą biometanu, także gdy jest on wytwarzany w celu wykorzystania w sektorze transportu. Skutkiem powyższego wprowadzono regulacje, zgodnie z którymi zasady prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania biometanu regulowane są w ustawie z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii (niezależnie od jego przeznaczenia).

Istotne zamiany wprowadzono również w definicjach pojęć ustawowych. W celu dostosowania siatki pojęciowej w ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych do dyrektywy REDII wprowadzono następujące zmiany:

1) doprecyzowano dotychczasową definicję biomasy w celu wskazania rodzajów surowców kwalifikujących się do tego terminu zgodnie z treścią dyrektywy REDII,

2) wyodrębniono definicję biomasy rolniczej i biomasy leśnej – pojęcie biomasa zawiera zarówno biomasę pochodzącą z rolnictwa, łącznie z substancjami roślinnymi i zwierzęcymi, jak również z leśnictwa i łowiectwa, a także rybołówstwa i akwakultury oraz z powiązanych z nimi działami przemysłu,

3) zmieniono definicję biokomponentów. Dodatkowo wskazano, że biokomponenty mogą być wykorzystywane do wytwarzania paliw, paliw lotniczych i paliw żeglugowych, zaś w przypadku biokomponentów gazowych mogą służyć do mieszania z kopalnymi odpowiednikami biokomponentu, bez konieczności posiadania koncesji na wytwarzanie paliw,

4) doprecyzowano również biokomponent gazowy, jakim jest biometan. Definicja biometanu wprowadza odesłanie do definicji biometanu zawartej w ustawie o odnawialnych źródłach energii,

5) w ramach definicji biokomponentów dokonano również doprecyzowania pojęcia biowodoru. Zmiana polega na dookreśleniu, że jest to wodór wytworzony z biomasy, w tym z biometanu, który jest oczyszczonym gazem pochodzącym z biomasy. Zmiana ma na celu doprecyzowanie pojęcia biowodoru, który będzie wykorzystywany jako biokomponent do produkcji paliw, np. w procesach hydrokrakingu i hydroodsiarczania, w których biowodór wytworzony z biometanu wbudowuje się w cząsteczki paliw stosowanych w transporcie,

6) uzupełniono przedmiotową ustawę o definicję biokomponentów zaawansowanych. Są to biokomponenty wytworzone z surowców, o których mowa w części A załącznika nr 1 do ustawy. Załącznik nr 1 część A jest zaś odpowiednikiem części A załącznika IX do dyrektywy REDII. Lista surowców w załączniku została uzupełniona zgodnie z treścią dyrektywy o nowe rodzaje surowców, m.in.: frakcję biomasy z odpadów i pozostałości z leśnictwa i działów przemysłu powiązanych z leśnictwem, jak np. kora, gałęzie.

7) dodano definicję ciekłego paliwa węglowego pochodzącego z recyklingu i gazowego paliwa węglowego pochodzącego z recyklingu,

8) zmieniono definicję roślin wysokoskrobiowych oraz dodano definicję roślin spożywczych lub pastewnych,

9) wprowadzono zmiany w definicji „pozostałość z rolnictwa, akwakultury, rybołówstwa lub leśnictwa” oraz w definicji „pozostałość z przetwarzania”,

10) dodano definicję operatora infrastruktury ładowania oraz przewoźnika kolejowego,

11) dodano definicje związane z procesem dostarczania energii elektrycznej do pojazdów,

12) wprowadzono zmiany w definicji NCW oraz podmiotu realizującego NCW – konieczność tych zmian wynika z wprowadzenia regulacji przewidujących możliwość realizacji NCW przez inne paliwa odnawialne, biokomponenty zawarte w paliwach oraz nowe grupy paliw: ciekłe paliwa węglowe pochodzące z recyklingu i gazowe paliwa węglowe pochodzące z recyklingu oraz przez energię elektryczną z OZE, stosowanych w transporcie, które zgodnie z dyrektywą REDII mogą być uwzględniane w liczniku przy obliczaniu udziału energii odnawialnej w końcowym zużyciu energii w sektorze transportu liczonej według wartości energetycznej. Ustawa wprowadza te grupy paliw i energii elektrycznej z OZE do licznika w strukturze udziału NCW. Narodowy Cel Wskaźnikowy zdefiniowany został jako minimalny udział innych paliw odnawialnych, ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu i biokomponentów zawartych w paliwach, paliwach lotniczych i paliwach żeglugowych stosowanych we wszystkich rodzajach transportu oraz energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii dostarczanej do pojazdów drogowych lub kolejowych w ogólnej ilości paliw ciekłych i biopaliw ciekłych, zużywanych w danym roku kalendarzowym w transporcie drogowym lub kolejowym, liczony według wartości

energetycznej,

13) zmieniono i rozszerzono definicję niespożywczego materiału celulozowego, a także zmodyfikowano definicję zużytego oleju kuchennego.

Jak wcześniej podkreślono ustawa przewiduje określenie poziomów NCW do 2030 r. oraz sposobów jego realizacji, w tym celu:

– określone zostały wymagane poziomy NCW na kolejne lata – z uwzględnieniem możliwości branży paliwowej i sektora transportu,

– zapewnione zostały mechanizmy nadzoru, w tym kary finansowe, związane z brakiem realizacji wskazanych udziałów minimalnych.

NCW na 2030 r. wyznaczono na poziomie 14,9% (faktyczna realizacja wyniesie 14% przy rozliczeniu realizacji NCW z użyciem mechanizmu współczynnika redukcyjnego). Cel na 2030 r. został wyznaczony w oparciu o zapewnienie minimalnego udziału odnawialnych źródeł energii w transporcie, określonych w dyrektywie REDII (tj. biokomponentów, innych paliw odnawialnych, ciekłych i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, energii elektrycznej z OZE dostarczonej do pojazdów samochodowych).

Ustawa wejdzie w życie z dniem 1 kwietnia 2025 r., z wyjątkiem:

1) art. 6 pkt 3, który wchodzi w życie z dniem 31 marca 2025 r.;

2) art. 4 pkt 3 w zakresie art. 30h–30j oraz art. 5 pkt 15, które wchodzą w życie z dniem
1 lipca 2025 r.;

3) art. 5 pkt 7, 12 i 13, które wchodzą w życie z dniem 31 grudnia 2025 r.;

4) art. 1 pkt 2 lit. a tiret trzecie w zakresie pkt 3e i 3f, pkt 3 lit. 1, lit. o oraz lit. t w zakresie pkt 32c, pkt 7, pkt 12, pkt 14 lit. a–c, e, f i h–j, pkt 16, pkt 19 lit. f, pkt 21, pkt 29, pkt 32, pkt 42–44, pkt 48 lit. a tiret czwarte–szóste i lit. b–g, pkt 49, pkt 51 i pkt 52 lit. a tiret pierwsze, art. 2 pkt 1, art. 3 pkt 1 lit. a i pkt 2 lit. b oraz art. 7, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.;

1. Rozporządzenie Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 11 marca 2025 r. w sprawie wniosków dotyczących uprawnień pracowników związanych z rodzicielstwem oraz dokumentów dołączanych do takich wniosków

Powyższy akt prawny opublikowany został 14 marca 2025 roku w Dzienniku Ustaw (Dz.U. z 2025, poz. 322).

Rozporządzenie określa:

1) treść wniosku o udzielenie części urlopu macierzyńskiego, urlopu na warunkach urlopu macierzyńskiego lub jego części, uzupełniającego urlopu macierzyńskiego, urlopu rodzicielskiego lub jego części i urlopu ojcowskiego lub jego części;

2) dokumenty dołączane do wniosków, o których mowa w pkt 1;

3) treść wniosku w sprawie rezygnacji z części urlopu macierzyńskiego i części urlopu na warunkach urlopu macierzyńskiego;

4) dokumenty dołączane do wniosków, o których mowa w pkt 3;

5) treść wniosku o łączenie korzystania z urlopu rodzicielskiego lub jego części z wykonywaniem pracy u pracodawcy udzielającego takiego urlopu;

6) treść wniosku o udzielenie urlopu wychowawczego lub jego części;

7) dokumenty dołączane do wniosku, o którym mowa w pkt 6;

8) treść wniosku o obniżenie wymiaru czasu pracy pracownika uprawnionego do urlopu wychowawczego;

9) dokumenty dołączane do wniosku, o którym mowa w pkt 8.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 19 marca 2025 r.