

Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej oraz niektórych innych ustaw Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Marek Gróbarczyk – Sekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Michał Strójwąg – Główny specjalista, tel. 22 583 85 62, e-mail: Michal.Strojwas@mi.gov.pl	Data sporządzenia 28.06.2021 Źródło: Inne Nr w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów: UD 128
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

1.1. W ramach sprawowanego nadzoru nad dyrektorami urzędów żeglugi śródlądowej, prowadzonych postępowań odwoławczych, a także z wpływających do Ministerstwa Infrastruktury zapytań, skarg, wniosków i petycji zdiagnozowano, że pewne obszary wymagają dodatkowych regulacji, część zaś doprecyzowania. Stwierdzono między innymi:

- niedostateczny zakres kompetencji dyrektorów urzędów żeglugi,
- pojawiające się przypadki trudności z wyegzekwowaniem obowiązków ustawowych, mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo żeglugi,
- brak regulacji w zakresie współpracy dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej z administracją drogi wodnej i brak jednoznacznego przypisania niektórych zadań do któregoś z tych podmiotów, co w konsekwencji może prowadzić do sporów kompetencyjnych,
- nieprecyzyjność przepisów regulujących sposób i tryb załatwiania niektórych spraw przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, skutkujących brakiem pewności postępowania przez użytkowników dróg wodnych,
- braku jednoznacznych regulacji w zakresie otwierania i zamykania drogi wodnej oraz uprawiania żeglugi w porze nocnej, w tym regulacji umożliwiających warunkowe dopuszczenie do takiej żeglugi,
- nieaktualna wysokość opłat za czynności dokonywane przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej,
- brak narzędzi, które pozwoliłyby dyrektorom urzędów żeglugi śródlądowej na sprawowanie właściwego nadzoru nad podmiotami upoważnionymi przez nich do czynności pomiaru statków, czynności inspekcyjnych oraz do dokonywania przeglądów technicznych statków,
- niezgodność przepisów prawa krajowego z aktualnymi przepisami Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN), zawartej w Genewie dnia 26 maja 2000 r. w zakresie wydawania i przedłużania świadectwa eksperta ADN (Dz. U. z 2010 r. poz. 1537 i 1538).

1.2. Dodatkowo, w ramach spraw prowadzonych przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, związanych z Funduszem Żeglugi Śródlądowej, stwierdzono brak przepisów w ustawie z dnia 31 lipca 2019 r. o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 503) w zakresie procedur zmiany planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej i planu promocji żeglugi śródlądowej oraz zatwierdzenia planu promocji żeglugi śródlądowej.

1.3. Ponadto, w ramach analizy działalności Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie stwierdzono:

- niewystarczający zakres kompetencji Wód Polskich w zakresie rozwoju i funkcjonowania śródlądowych dróg wodnych,
- brak szczegółowych regulacji dotyczących nadzoru nad Wodami Polskimi w zakresie działań realizowanych na śródlądowych drogach wodnych,
- brak regulacji dotyczących współpracy jednostek Wód Polskich z dyrektorami urzędów żeglugi śródlądowej w zakresie utrzymania i rozwoju śródlądowych dróg wodnych,
- mało elastyczne rozwiązania w zakresie warunków projektowych dla śródlądowych dróg wodnych, oraz określania należności za korzystanie z dróg wodnych,
- niewystarczające zabezpieczenie parametrów śródlądowych dróg wodnych, w kontekście dokumentów planistycznych i budowy infrastruktury krzyżującej się z tymi drogami wodnymi,

- ograniczoną możliwość kształtowania polityki opłat za dostęp do dróg wodnych i infrastruktury funkcjonalnie powiązanej.

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

W celu wzmocnienia obszarów opisanych w pkt 1 konieczne jest podjęcie działań legislacyjnych.

W zakresie pkt 1.1. niezbędne jest dokonanie zmian w przepisach ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2020 r. poz. 1863), ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych (Dz. U. z 2020 r. poz. 350) oraz ustawy z dnia 31 lipca 2019 r. o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym.

Zmiany te powinny objąć w szczególności następujące rozwiązania:

- rozszerzenie kompetencji dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej,
- uregulowanie kwestii związanych z uprawianiem żeglugi w porze nocnej,
- uregulowanie kwestii związanych z otwieraniem i zamykaniem dróg wodnych oraz ruchem statków na zamkniętej drodze wodnej,
- określenie i doprecyzowanie form oraz procedur załatwiania niektórych spraw przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej,
- doprecyzowanie obowiązków właścicieli w zakresie oznakowania nawigacyjnego szlaku żeglownego, budowli i urządzeń hydrotechnicznych, przeszkód nawigacyjnych oraz budowli i linii przesyłowych krzyżujących się z drogą wodną i umożliwienie zawierania porozumień właściciela z administracją drogi wodnej w tym zakresie,
- doprecyzowanie roli i zasady współpracy dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej oraz administracji drogi wodnej m.in. w zakresie zamykania i otwierania drogi wodnej, wyznaczania poziomu najwyższej wody żeglownej (WWŻ),
- nałożenie obowiązku zwrotu dokumentów bezpieczeństwa lub dokumentów kwalifikacyjnych, które zostały m.in. cofnięte bądź zawieszone,
- zapewnienie odpowiednich narzędzi dyrektorom urzędów żeglugi śródlądowej na sprawowanie właściwego nadzoru nad podmiotami upoważnionymi przez nich do czynności pomiaru statków, czynności inspekcyjnych oraz do dokonywania przeglądów technicznych statków, w tym możliwości cofania upoważnienia w określonych przypadkach,
- określenie procedury oraz kryteriów dotyczących upoważniania i cofania upoważnień do wykonywania pomiaru statku, czynności inspekcyjnych oraz przeglądów technicznych statków,
- uchylenie upoważnienia ustawowego dotyczącego upoważniania przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej podmiotów do wykonywania pomiaru statku, czynności inspekcyjnych oraz przeglądów technicznych statków oraz przeniesienie tych kompetencji do ustawy,
- doprecyzowanie przepisów dotyczących sankcji dla członka załogi statku uznanego winnym naruszenia przepisów w szczególności ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej lub rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz.U. z 2003 r. poz. 2072),
- wprowadzenie dodatkowych oraz wzmocnienie istniejących narzędzi prawnych, którymi dysponują dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej, w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem żeglugi,
- jednoznaczne uregulowanie kwestii zakazu kąpieli na szlakach żeglownych, a także w okolicy portów i przystani, oraz śluz,
- rozszerzenie katalogu kar administracyjnych w przypadku naruszenia istniejących już obowiązków,
- wprowadzenie ram prawnych dla wyznaczania tzw. stref bezpieczeństwa dla kąpielisk i miejsc okazjonalnie wykorzystywanych do kąpieli na śródlądowych drogach wodnych,
- zaktualizowanie tabeli opłat za czynności wykonywane przez dyrektorów urzędów żeglugi,
- dostosowanie procedury wydawania i przedłużania świadectw eksperta ADN.

W zakresie pkt 1.2. - wprowadzenie technicznych procedur zmiany planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej i planu promocji żeglugi śródlądowej oraz zatwierdzenia planu promocji żeglugi śródlądowej w celu wprowadzenia elastycznego sposobu wydatkowania środków z Funduszu Żeglugi Śródlądowej na cele określone w ustawie z dnia 31 lipca 2019 r. o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 503).

W zakresie pkt 1.3. przewiduje się zmiany legislacyjne przede wszystkim w ustawie z dnia 4 września 1997 r o działach administracji rządowej oraz w ustawie z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne.

Zmiany te będą dotyczyć przede wszystkim:

- doprecyzowania kompetencji Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w zakresie inwestycji na śródlądowych drogach wodnych, utrzymania dróg wodnych, wdrażania polityki rozwoju śródlądowych dróg wodnych,
- doprecyzowania podziału kompetencji pomiędzy ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, a ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej w zakresie śródlądowych dróg wodnych,
- wzmocnienia nadzoru nad PGW WP w zakresie działalności dotyczącej śródlądowych dróg wodnych,
- polityki opłat za drogi wodne i infrastrukturę funkcjonalnie powiązaną,
- zapewnienie parametrów klasyfikacyjnych i warunków projektowych dróg wodnych.

Rozwiązania te podniosą poziom bezpieczeństwa żeglugi oraz usprawnią uprawianie żeglugi, funkcjonowanie urzędów żeglugi śródlądowej i administracji drogi wodnej.

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

Większość przedmiotowych spraw w państwach europejskich została unormowana w sposób zbliżony. Wynika to z faktu, że ogólne zasady uprawiania żeglugi, a także rodzaje niektórych wydawanych dokumentów itp. mają swoje odzwierciedlenie w przepisach unijnych oraz aktach opracowanych przez Europejski Komitet Gospodarczy Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ).

Fundusz Żeglugi Śródlądowej nie znajduje bezpośredniego odzwierciedlenia w tego typu funduszach w innych krajach. Jednakże podobnymi rozwiązaniami mającymi wesprzeć armatorów są m.in. niemiecki program – Förderprogramm Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen oraz francuski Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation de la flotte fluvial. Fundusze te funkcjonują na zasadzie udzielanego wsparcia finansowego na konkretne cele wskazane w opracowanych programach rządowego wsparcia.

W przypadku koncepcji zarządzania drogami wodnymi, poprzez działalność utrzymaniową i inwestycje, a także inne działania realizujące politykę rozwoju sieci dróg wodnych, to w krajach członkowskich UE funkcjonują wydzielone instytucje, które mają w swoich kompetencjach ww. zadania. Przykładem może być Republika Federalna Niemiec - Dyrekcja Generalna do spraw Dróg Wodnych i Żeglugi oraz Republika Czeskiej – Dyrekcja do spraw śródlądowych dróg wodnych. Tym samym zaprojektowane regulacje, nadające te kompetencje PGW WP, odzwierciedlają istotę systemów funkcjonowania dróg wodnych w innych krajach UE.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
inspektorzy nadzoru nad bezpieczeństwem żeglugi	około 30 osób	Dane własne	uprawnienie do legitymowania armatora lub członka załogi statku,
Armatorzy żeglugi śródlądowej	około 500 przedsiębiorstw prowadzących działalność w zakresie żeglugi śródlądowej	Szacunek na podstawie danych MGMIŻŚ, danych z Głównego Urzędu Statystycznego	- poprawa bezpieczeństwa żeglugi, - określenie i doprecyzowanie form oraz procedur załatwiania niektórych spraw, - zwiększenie możliwości korzystania ze śródlądowych dróg wodnych, - możliwość uzyskania dodatkowych zezwoleń, - zagrożenie sankcją za niedopełnienie obowiązku, -utrzymanie parametrów nawigacyjnych pozwalających na efektywną i stabilną żeglugę, -możliwość uzyskania kredytów na modernizację statków, - określenie nowej tabeli opłat za czynności urzędowe.
Użytkownicy statków uprawiających żeglugę śródlądową (w tym turystykę wodną)	500 000	Szacunek własny. Z informacji zebranych przez MGMIŻŚ wynika, że w Polsce zarejestrowanych jest około 350 000 jednostek pływających. Biorąc pod	- poprawa bezpieczeństwa żeglugi, - określenie i doprecyzowanie form oraz procedur załatwiania niektórych spraw, - zwiększenie możliwości

		uwagę, że zgodnie z przepisami część jednostek pływających nie podlega obowiązkowi wpisu do rejestru, liczba może być zdecydowanie większa, przy czym liczba ta może obejmować „martwe rejestracje”, tj. statki, w stosunku do których nie dopełniono obowiązku wyrejestrowania.	korzystania ze śródlądowych dróg wodnych, - zagrożenie sankcją za niedopełnienie obowiązku, - doprecyzowanie obowiązku posiadania dokumentów kwalifikacyjnych przy sobie, - bezwzględny obowiązek posiadania kwalifikacji dla prowadzenia jachtów komercyjnych przeznaczonych do przewozu osób i udostępnianych wraz z załogą,
Zarządcy kąpielisk i miejsc okazjonalnie wykorzystywanych do kąpieli zlokalizowanych na śródlądowych drogach wodnych	b.d.		- zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na obszarach wodnych, - obowiązek oznakowania strefy bezpieczeństwa w przypadku jej wyznaczenia na podstawie decyzji dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej
Osoby ubiegające się o wydanie lub przedłużenie okresu ważności świadectwa eksperta ADN	10-100 osób rocznie	Dane szacunkowe na podstawie danych własnych	- zapewnienie procedury wydawania i przedłużania okresu ważności świadectw eksperta ADN zgodnie z umową ADN, - określenie opłaty za wydawanie i przedłużanie świadectw ekspertów ADN,
Jednostki samorządu terytorialnego - Gminy	500	Szacunek własny. W Polsce jest 2477 gmin, spośród których szacuje się, że nie więcej niż 1/5 znajdują się śródlądowe drogi wodne.	- doprecyzowanie obowiązków w zakresie oznakowania nawigacyjnego budowli i urządzeń hydrotechnicznych oraz budowli i linii przesyłowych krzyżujących się z drogą wodną, - możliwość zawierania porozumień z administracją drogi wodnej w zakresie oznakowania nawigacyjnego budowli i urządzeń hydrotechnicznych oraz budowli i linii przesyłowych krzyżujących się z drogą wodną, - zagrożenie sankcją za niedopełnienie obowiązku,
Właściciele budowli i urządzeń hydrotechnicznych oraz budowli i linii przesyłowych krzyżujących się z drogą wodną (inni niż gminy i administracja drogi wodnej)	b.d.	Dane trudne do oszacowania. W grupie tej znajdują się między innymi właściciele portów i przystani, mostów, kładek, linii przesyłowych, oraz urządzeń hydrotechnicznych inni niż j.s.t. i administracja drogi wodnej, przy czym należy założyć, że to administracja drogi wodnej i j.s.t. są właścicielami największej ilości takich budowli i urządzeń.	Projekt ustawy nie wprowadza dodatkowego obowiązku w zakresie oznakowania, a jedynie doprecyzowuje ten obowiązek i nakłada zagrożenie sankcją za niedopełnienie tego obowiązku.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie – administracja drogi wodnej	1	Dane własne	- możliwość zawierania porozumień z j.s.t. w zakresie oznakowania nawigacyjnego budowli i urządzeń hydrotechnicznych oraz budowli i linii przesyłowych krzyżujących się z drogą wodną, - zagrożenie sankcją za niedopełnienie obowiązku w zakresie oznakowania, - zapewnienie jasnego podziału kompetencji i zasad współpracy w zakresie żeglugi śródlądowej z dyrektorami urzędów żeglugi śródlądowej, - realizacja polityki rozwoju dróg wodnych, w szczególności poprzez działalność inwestycyjną i utrzymaniową,
Dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej	3	Dane własne	- zwiększenie kompetencji, - uzyskanie nowych i wzmocnienie dotychczasowych narzędzi w zakresie nadzoru nad żeglugą, - zapewnienie narzędzi nadzoru nad podmiotami upoważnionymi do wykonywania pomiaru statków, czynności inspekcyjnych oraz przeprowadzania przeglądów technicznych, - zapewnienie jasnego podziału kompetencji i zasad współpracy w zakresie żeglugi śródlądowej z administracją drogi wodnej, - określenie i doprecyzowanie form oraz procedur załatwiania niektórych spraw, - rozszerzenie katalogu uchybień, za które będą mogli nakładać kary pieniężne w drodze decyzji, - współpraca z PGW WP w zakresie utrzymania dróg wodnych, - możliwość tworzenia tzw. stref bezpieczeństwa przy kąpieliskach i miejscach zwyczajowo wykorzystywanych do kąpieli, - zmniejszenie zakresu danych wprowadzanych do Polskiej Bazy Danych Statków, - dostosowanie procedur wydawania i przedłużania świadectw eksperta ADN.

Podmioty upoważnione przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej do wykonywania pomiaru statków, czynności inspekcyjnych oraz przeprowadzania przeglądów technicznych statków	około 25	Dane własne	- możliwość poddania kontroli przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, - możliwość cofnięcia upoważnienia w przypadku niespełnienia kryteriów lub nieprawidłowego wykonywania powierzonych zadań.
MI	1	Dane własne	-wnioskowanie i uzgodnienie projektu zmiany planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej, oraz zatwierdzanie planu promocji żeglugi śródlądowej, -uzgadnianie dokumentów strategicznych, planów przestrzennych oraz inwestycji dotyczących śródlądowych dróg wodnych, -wydawanie decyzji dotyczących odstępstw od warunków projektowych, -kształtowanie polityki opłat za drogi wodne, -kontrola i nadzór nad PGW WP w zakresie dróg wodnych.
Rada Żeglugi Śródlądowej	1	Dane własne	Przygotowanie projektu zmian do planu promocji żeglugi śródlądowej, opiniowanie projektu zmiany planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej.
BGK	1	Dane własne	Prowadzenie procedury zmiany planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej, w tym procedury uzgodnień z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej i ministrem właściwym do spraw finansów publicznych

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

Projekt ustawy zostanie umieszczony na stronie BIP Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt ustawy zostanie zaopiniowany przez:

- 1) Akademię Morską w Szczecinie;
- 2) Bank Gospodarstwa Krajowego;
- 3) Krajową Izbę Gospodarczą;
- 4) Radę Żeglugi Śródlądowej;
- 5) Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców;
- 6) Stowarzyszenie na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i dróg wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”;
- 7) Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu;
- 8) Urząd Morski w Gdyni;
- 9) Urząd Morski w Szczecinie;
- 10) Związek Polskich Armatorów Śródlądowych;
- 11) Związek Zawodowy Pilotów Morskich.

Z uwagi na zakres projektu ustawy, który nie dotyczy praw i interesów związków pracodawców oraz zadań związków zawodowych projekt ustawy nie podlega opiniowaniu przez reprezentatywne organizacje pracodawców i związków zawodowych.

Projekt ustawy podlega opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

Źródła finansowania	Budżet PGW WP
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Ustawa będzie miała niewielki wpływ na sektor finansów publicznych, nie wprowadza bowiem na jednostki sektora publicznego dodatkowych obowiązków, a jedynie je doprecyzowuje. Nieznaczny wpływ do budżetu państwa może wynikać z tytułu nakładanych kar administracyjnych, których katalog rozszerza przedmiotowy projekt ustawy. Niemniej szacuje się, że takie przypadki będą jednostkowe, a sankcje mają przede wszystkim charakter prewencyjny i odstrasżający. Dodatkowe, nieznaczne zwiększenie budżetu państwa będzie wynikać z aktualizacji tabeli opłat za czynności dokonywane przez dyrektorów urzędów żegluga śródlądowej, które w znacznej części zostały podniesione względem tych obecnie obowiązujących, a także objęcie opłatą czynności wydawania i przedłużania ważności świadectw ekspertów ADN.

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2019 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw - armatorzy	0	1	1	0,8	0,8	0,5	7,5
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Projekt ustawy nie ma wpływu na funkcjonowanie dużych przedsiębiorstw.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw - armatorzy	Projekt ustawy pozytywnie wpłynie na przedsiębiorców m.in. poprzez jasne określenie i doprecyzowanie form oraz procedur załatwiania niektórych spraw w urzędach żeglugi śródlądowej, poprawę oznakowania nawigacyjnego na drogach wodnych, z których korzystają należące do przedsiębiorcy statki oraz możliwość uzyskania dodatkowych zezwoleń, które umożliwią na uprawianie żeglugi w warunkach, w których żegluga ta byłaby zabroniona. Poprzez doprecyzowanie zadań w zakresie funkcjonowania śródlądowych dróg wodnych, w szczególności w zakresie działalności utrzymaniowej, projekt ustawy będzie miał pozytywny wpływ na przedsiębiorców. Stabilne warunki nawigacyjne						

		uzyskane poprzez działalność utrzymaniową, pozwolą na opłacalny ekonomicznie transport wodny i tym samym przyczynią się do rozwoju rynku żeglugowego.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Poprawa bezpieczeństwa osób korzystających z dróg wodnych.. Projekt ustawy nie ma wpływu na sytuację osób starszych i niepełnosprawnych.
	(dodaj/usuń)	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt ustawy nie będzie miał znaczącego wpływu na zmiany w funkcjonowaniu Funduszu Żeglugi Śródlądowej, ze względu na swój techniczny charakter zmian. Co do zasady działalność Funduszu będzie się odbywać na zasadach dotychczasowych, z uwzględnieniem nowych procedur.
--	--

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

☐ nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: ...	☒ zwiększenie liczby dokumentów ☒ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy

Projekt ustawy przewiduje w szczególności nałożenie na armatora jachtu motorowego o mocy silnika do 75 kW i o długości kadłuba do 13 m, których prędkość maksymalna ograniczona jest konstrukcyjnie do 15 km/h. Obowiązek posiadania dokumentu, potwierdzającego fakt, że prędkość konstrukcyjna jest faktycznie ograniczona w sytuacji, w której kierujący tym jachtem chce korzystać ze zwolnienia z obowiązku posiadania dokumentu kwalifikacyjnego, a także rozszerzenie katalogu kar pieniężnych, w celu 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.

Przewiduje się również możliwość wydawania dodatkowych dokumentów przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, które w szczególnie uzasadnionych przypadkach umożliwią uprawianie żeglugi w porze nocnej, albo na zamkniętym odcinku śródlądowej drogi wodnej. Wnioski o wydanie takich dokumentów, a także same zezwolenia, będzie można wydawać w drodze elektronicznej.

Zwiększenie liczby procedury dotyczyć będzie również:

- uzgodnień projektu zmiany planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz Planu promocji żeglugi śródlądowej,
- obowiązku sprawozdawczych PGW WP,
- obowiązku dokonywania oceny działalności PGW WP przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

Dodatkowo przewiduje się możliwość digitalizacji procesu uiszczania należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych i śluz oraz pochylni. Tym samym część procedur zostanie znacząco uproszczona poprzez ich kompletną cyfryzację.

9. Wpływ na rynek pracy

Rozwój rynku żeglugowego może mieć pozytywny wpływ na zwiększenie zatrudnienia w sektorze żeglugi śródlądowej. Stabilne warunki nawigacyjne pozwolą na kształtowanie atrakcyjnej rynkowej oferty przewozowej. Rosnący popyt i liczba zleceń, może powodować wzrost zapotrzebowania na członków załóg statków.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne: ...	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na pozostałe obszary.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Wykonanie przepisów aktu prawnego przewiduje się bezpośrednio po wejściu w życie przepisów.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Miernik: Ilość ładunków transportowanych drogami wodnymi rocznie, na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego. Ewaluacja powinna nastąpić co najmniej 7 lat po wejściu w życie ustawy. Jest to uzasadnione, ze względu na 6 letni okres obowiązywania Planu utrzymania dróg wodnych. Po tym okresie możliwe będzie oszacowanie, czy wprowadzone zmiany miały pozytywny wpływ na wykorzystanie śródlądowych dróg wodnych.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak	