

## UZASADNIENIE

Podstawowym celem projektu uchwały Rady Ministrów jest ustanowienie programu rozwoju, o którym mowa w art. 15 ust. 4 pkt ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju pn. Krajowy Program Żeglugowy do 2030 roku (zwane dalej „KPŻ2030”).

Program jest dokumentem o charakterze operacyjno-wdrożeniowym dla realizacji celów określonych w:

- 1) średniookresowej strategii rozwoju kraju – Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju z perspektywą do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) - jednym z projektów strategicznych służących realizacji celów SOR jest projekt Rozwój sektora żeglugi śródlądowej, którego głównym celem jest rozwój żeglugi śródlądowej jako integralnej gałęzi zrównoważonego multimodalnego systemu transportowego w celu wzrostu udziału żeglugi śródlądowej w przewozach towarów w Polsce oraz społeczny i gospodarczy rozwój miejscowości i regionów leżących nad drogami wodnymi o istotnym znaczeniu transportowym;
- 2) sektorowej strategii rozwoju – Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. – strategia wskazuje, że w zakresie żeglugi śródlądowej celem działań będzie dążenie do przywrócenia niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego poprzez eliminację wąskich gardeł, w szczególności na Odrzańskiej Drodze Wodnej.

Zgodnie z przedstawionym pod koniec maja 2018 roku przez Komisję Europejską pakietem rozporządzeń dotyczących nowej perspektywy finansowej na lata 2021-2027, w nowym okresie programowania, państwa członkowskie zostaną zobowiązane w ramach polityki spójności do wypełnienia tzw. warunków podstawowych – horyzontalnych oraz tematycznych. W ramach warunków tematycznych ustalony został warunek dla sektora transportu, tj. kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie.

KPŻ2030 jest dokumentem obejmującym planowanie, działania i inwestycje w zakresie transportu wodnego śródlądowego w perspektywie do 2030 r. Przyjęcie KPŻ2030 pozwoli na spełnienie warunku dla tej gałęzi transportowej w sektorze transportu i umożliwi ubieganie się o środki UE na projekty żeglugowe przewidziane do realizacji w perspektywie 2021-2027.

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.

### **Stan obecny**

Z opublikowanych w lipcu 2019 r., przez Główny Urząd Statystyczny danych, dotyczących transportu wodnego śródlądowego w Polsce w 2018 r. wynika, że układ i długość śródlądowych dróg wodnych w kraju wynosił 3654 km, z czego 2425 km stanowiły uregulowane rzeki żeglowne, 635 km skanalizowane rzeki, 335 km kanały, a 259 km jeziora żeglowne. W 2018 r. przez żeglugę eksploatowanych było 3336 km, tj. 91,3% dróg wodnych. W zależności od charakterystyk, drogi wodne mogą spełniać wymogi siedmiu klas dróg wodnych (zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych Dz. U. poz. 695), ale spośród nich jedynie 206 km (5,6%) szlaków wodnych można zaliczyć do co najmniej IV klasy żeglowności (klasy międzynarodowej).

Jakość śródlądowych dróg wodnych przekłada się bezpośrednio na możliwości regularnego i efektywnego ekonomicznie transportu wodnego śródlądowego. Niewystarczające zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych w Polsce wpływa na specyfikę funkcjonowania żeglugi śródlądowej. Do najistotniejszych utrudnień żeglugowych należą zbyt małe głębokości tranzytowe uniemożliwiające regularny przewóz towarów, niewłaściwe parametry mostów drogowych i kolejowych, awarie śluz i jazów oraz długotrwałe przerwy nawigacyjne spowodowane zalodzeniem, a następnie wysoką wodą oraz okresami suszy.

W 2018 r. żeglugą śródlądową przetransportowano 5,1 mln ton ładunków oraz wykonano pracę przewozową o wielkości 782,4 mln t-km. Średnia odległość przewozu 1 tony w transporcie międzynarodowym wyniosła 256,2 km, a w transporcie krajowym – 39,8 km. Przewozy żeglugą śródlądową w większości realizowane są w ramach transportu międzynarodowego i wynoszą 52,4%. Towary głównie eksportowane były do Niemiec, a ich udział w transporcie międzynarodowym ogółem w 2018 r. wynosił 13,6% ogółu przewozów

międzynarodowych. W ramach transportu krajowego – bez udziału przewozu między portami zagranicznymi, przetransportowano ok. 3 mln ton ładunków.

Obecnie żegluga śródlądowa nie odgrywa znaczącej roli w polskim systemie transportowym, jej udział w ogólnym przewozie ładunków w krajowej sieci transportowej nie przekracza 0,2%, a jej rola od roku 2015 systematycznie maleje.

Sektor transportu wodnego śródlądowego nie posiada dedykowanego dokumentu planistycznego – programu wieloletniego czy też programu rozwoju, na wzór dokumentów planistycznych dla transportu kolejowego i drogowego. Poza obszarami rozwoju sektora wodnego wskazanymi w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. nie istnieje dokument spełniający wymogi tematycznego warunku podstawowego dla sektora transport, w obszarze żeglugi śródlądowej.

Przyjęcie KPŻ2030 pozwoli więc nie tylko na kompleksowe planowanie rozwoju transportu wodnego śródlądowego do 2030 r., spełniając ww. warunek tematyczny, ale także wypełni lukę w obszarze polityki rozwoju dot. żeglugi śródlądowej.

### **Zakres wprowadzanych zmian**

Realizacja KPŻ2030 pozwoli na zrealizowanie celu, jakim jest przywrócenie warunków dla niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego na śródlądowych drogach wodnych w Polsce. Cel KPŻ2030 odnosi się zarówno do podniesienia konkurencyjności i wykorzystania transportu wodnego śródlądowego m.in. poprzez rozwój dróg wodnych, jak i zapewnienie nieprzerwanych możliwości żeglugi na jak najdłuższych ciągach rzek, wzmacniając integrację portów morskich z zapleczem lądowym, jak i do kształtowania otoczenia dla rozwoju rynku sektora żeglugi śródlądowej i gospodarczej aktywizacji obszarów położonych nad drogami wodnymi.

Niezawodność transportu wodnego śródlądowego uzależniona jest przede wszystkim od stabilnych głębokości tranzytowych szlaku żeglugowego oraz od dostępności śluz, natomiast dodatkowo prześwity pod mostami i wymiary śluz mają znaczenie dla jego większej efektywności. Realizacja projektów inwestycyjnych wskazanych w KPŻ2030 – w indykatywnej liście projektów do realizacji – przyczyni się do zapewnienia Dobrych Warunków Nawigacyjnych na szlakach żeglugowych, a w konsekwencji znacząco poprawi warunki dla niezawodnego i efektywnego transportu.

Oprócz Dobrych Warunków Nawigacyjnych na możliwości rozwoju transportu wodnego śródlądowego mają wpływ także inne czynniki związane ze zrównoważoną gospodarką wodną, zagospodarowaniem rzek oraz czynniki zewnętrzne takie jak:

- polityka transportowa (sfera regulacji i strategii wpływających na warunki rynkowe) na poziomie UE, krajowym, regionalnym i lokalnym);
- struktura gospodarki i ogólna sytuacja gospodarcza w korytarzach transportowych, inwestycje infrastrukturalne oraz inne czynniki wpływające na popyt na transport;
- sytuacja na rynku pracy;
- sytuacja ekonomiczna przedsiębiorców (armatorów i operatorów punktów przeładunkowych) działających w żegludze śródlądowej, od których zależy podaż transportu;
- dostępność zasobów wodnych, zmiany klimatyczne i czynniki związane z oddziaływaniem na środowisko.

Strategia realizacji KPŻ2030 ukierunkowana będzie przede wszystkim na realizację projektów inwestycyjnych oraz na działania o charakterze programowym i regulacyjnym. Inwestycje wdrażane w ramach KPŻ2030 będą miały na celu poprawę warunków nawigacyjnych na drogach wodnych. Natomiast zadania programowe ukierunkowane będą na adaptację niektórych aspektów rynku żeglugowego do wyzwań związanych ze zrównoważonym rozwojem sektora transportu.

Realizacja KPŻ2030 zostanie osiągnięta poprzez następujące cele szczegółowe:

- Cel szczegółowy 1 – Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych;
- Cel Szczegółowy 2 – Rozwój rynku w sektorze transportu wodnego śródlądowego;
- Cel Szczegółowy 3 – Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych.

Zakres interwencji KPŻ2030 odnosi się do polskich odcinków międzynarodowych dróg wodnych wskazanych w Porozumieniu AGN, tj.:

- E30 – Odrzańska Droga Wodna, odcinek od Gliwic do Portów Morskich Szczecin i Świnoujście;
- E40 – Droga Wodna Rzeki Wisły na odcinku Gdańsk-Toruń;

- E70 – połączenie Odra-Wiśła oraz połączenie Wiśła-Zalew Wiślany.

Projekt uchwały ma pozytywny wpływ na mikroprzedsiębiorstwa i małe przedsiębiorstwa w związku z możliwością rozwoju ich działalności transportowej oraz wsparcia w modernizacji floty i rozwoju usług przeładunkowych. Realizacja celu głównego KPŻ2030 wspomogł rozwój rynku sektora transportu wodnego śródlądowego składającego się przede wszystkim z mikroprzedsiębiorstw, małych i średnich przedsiębiorstw.

Projektowana uchwała nie ma wpływu na sytuację osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

Nie jest możliwe osiągnięcie celów za pomocą innych środków, ze względu na wynikającą z przepisów prawa obligatoryjność wydania uchwały.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), projekt ustawy nie podlega notyfikacji.

Projekt uchwały nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej. Projekt uchwały nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia. W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42), projekt uchwały nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt uchwały, zgodnie z wymogami określonymi w art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), został umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministra Infrastruktury.