

## UZASADNIENIE

W ramach sprawowanego nadzoru nad dyrektorami urzędów żeglugi śródlądowej oraz Wodami Polskimi, analizą zadań tych jednostek, oraz zadań będących w kompetencji ministrów właściwych do spraw gospodarki wodnej i żeglugi śródlądowej, zidentyfikowano obszary, które wymagają dodatkowych regulacji, część zaś doprecyzowania lub uzupełnienia. Rozwiązania wskazane w projekcie ustawy dotyczą rozwoju, funkcjonowania i bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej oraz zapewnienia realizacji polityki rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Zaproponowane przepisy, uzupełniając zidentyfikowane braki, mają stworzyć warunki do poprawy stanu sektora żeglugi śródlądowej i sieci dróg wodnych, zarówno na poziomie planistycznych, jak i operacyjnym. Obecnie stwierdzono między innymi:

- 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 i w obszarze żeglugi śródlądowej,
- brak regulacji dotyczących współpracy jednostek Wód Polskich z dyrektorami urzędów żeglugi śródlądowej w zakresie utrzymania i rozwoju śródlądowych dróg wodnych,
- niedostateczny zakres kompetencji dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej,
- mało elastyczne rozwiązania w zakresie warunków projektowych dla śródlądowych dróg wodnych, oraz określenie 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,
- pojawiające się przypadki trudności z wyegzekwowaniem obowiązków ustawowych, mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo żeglugi,
- brak odpowiednich 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,
- 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,
- brak jednoznacznych regulacji w zakresie otwierania i zamykania drogi wodnej oraz uprawiania żeglugi w porze nocnej, w tym regulacji umożliwiających warunkowe dopuszczenie do takiej żeglugi,
- ograniczoną możliwość kształtowania polityki opłat za dostęp do dróg wodnych i infrastruktury funkcjonalnie powiązanej,
- nieaktualność opłat za czynności wykonywane przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej,
- 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),

- brak możliwości elektronicznego poboru należności za korzystanie ze śluz i pochylni oraz dróg wodnych.

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.

Niniejszy projekt ustawy przewiduje wprowadzenie, w szczególności następujących rozwiązań:

- doprecyzowanie kompetencji Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w zakresie inwestycji na śródlądowych drogach wodnych, utrzymania dróg wodnych, wdrażania polityki rozwoju śródlądowych dróg wodnych,
- rozszerzenie kompetencji dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej,
- włączenie do kompetencji ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej formalnego nadzoru nad realizacją przez Wody Polskie zadań dotyczących funkcjonowania oraz rozwoju śródlądowych dróg wodnych w zakresie żeglugi śródlądowej oraz budowy, przebudowy oraz modernizacji śródlądowych dróg wodnych,
- wprowadzenie obowiązku opracowywania przez Wody Polskie sprawozdań z działalności dotyczącej funkcjonowania oraz rozwoju śródlądowych dróg wodnych w zakresie żeglugi śródlądowej oraz budowy, przebudowy oraz modernizacji śródlądowych dróg wodnych,
- wprowadzenie możliwości rocznej oceny Wód Polskich w obszarze funkcjonowania oraz rozwoju śródlądowych dróg wodnych w zakresie żeglugi śródlądowej oraz budowy, przebudowy oraz modernizacji śródlądowych dróg wodnych,
- wskazanie w dziale gospodarka wodna, że utrzymanie śródlądowych dróg wodnych następuje w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej,
- usunięcie definicji śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, i uporządkowanie istniejących przepisów, które odnoszą się do tej definicji, w tym usunięcie organów administracji żeglugi śródlądowej jako inwestora na tych drogach wodnych, pozostawiając zadania inwestycyjne w kompetencji Wód Polski jako administratora dróg wodnych,
- wprowadzenie przepisów wzmacniających współpracę jednostek Wód Polskich z dyrektorami urzędów żeglugi i przedsiębiorcami prowadzącymi działalność żeglugową w zakresie utrzymania i rozwoju śródlądowych dróg wodnych,
- uporządkowanie i uzupełnienie przepisów dotyczących uwzględniania żeglugi śródlądowej, przy opracowywaniu dokumentów planistycznych w gospodarce wodnej,
- określenie warunków projektowych dla infrastruktury krzyżującej się ze śródlądowymi drogami wodnymi, w tym o znaczeniu międzynarodowym określonymi w Europejskim porozumieniu w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN),
- uszczegółowienie i nadanie nowych kompetencji ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej w zakresie uzgadniania i opiniowania dokumentów planistycznych,
- wskazanie w ustawie - Prawo wodne warunków projektowych dla rozbudowy i modernizacji istniejących śródlądowych dróg wodnych, oraz warunków przy projektowaniu nowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym,
- wprowadzenie możliwości odstępstwa od warunków projektowych dla śródlądowych dróg wodnych, jeżeli to odstępstwo nie powoduje wstrzymania oraz zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej,

- doprecyzowanie, że minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej opracowuje programy rozwoju śródlądowych dróg wodnych, oraz wskazanie, że do tych programów stosuje się przepisy dotyczące programów rozwoju, o których mowa w ustawie z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2021 r. poz. 1057 ),
- wprowadzenie możliwości określenia w drodze rozporządzenia odcinków dróg wodnych zwolnionych z należności m.in. za przewóz towarów statkami towarowymi, żeglugę statków pasażerskich i wycieczkowych,
- 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,
- 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,
- 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 WWŻ,
- nałożenie obowiązku zwrotu dokumentów bezpieczeństwa lub dokumentów kwalifikacyjnych, które zostały m.in. cofnięte bądź zawieszono,
- doprecyzowanie przepisów dotyczących sankcji dla członka załogi statku uznanego winnym naruszenia przepisów żeglugowych,
- wprowadzenie dodatkowych oraz wzmocnienie istniejących narzędzi prawnych, którymi dysponują dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej, w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem żeglugi,
- jednoznaczne uregulowanie kwestii zakazu kąpiei na szlakach żeglownych, a także w okolicy portów i przystani, oraz śluz,
- rozszerzenie katalogu kar administracyjnych w przypadku naruszenia istniejących już obowiązków,
- wprowadzenie zakazu kąpiei na szlakach żeglownych, portach i przystaniach oraz w pobliżu śluz i pochylni, a także sankcji za nieprzestrzeganie tego zakazu,
- wprowadzenie ram prawnych dla wyznaczania tzw. stref bezpieczeństwa dla kąpielisk i miejsc okazjonalnie wykorzystywanych do kąpiei na śródlądowych drogach wodnych,
- zaktualizowanie tabeli opłat za czynności wykonywane przez dyrektorów urzędów żeglugi,
- dostosowanie procedury wydawania i przedłużania świadectw eksperta ADN,
- wprowadzenie technicznych procedur zmiany planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej i planu promocji żeglugi śródlądowej oraz zatwierdzenia planu promocji żeglugi śródlądowej,
- wprowadzenie możliwości elektronicznego poboru należności za korzystanie ze śluz i pochylni.

### **Szczegółowe omówienie zmian przewidzianych w projekcie ustawy**

**W art. 1 w pkt 1 projektu ustawy** jednoznacznie wskazano, że pomosty, przystanie i inne urządzenia wodne nie są statkami. Celem tego przepisu jest wyeliminowanie niepożądanego praktyki rejestrowania

takich urządzeń wodnych, w szczególności pomostów pływających jako statek, w celu zastępowania zgłoszenia wodnoprawnego lub pozwolenia wodnoprawnego, dokumentami statkowymi. Fakt pływalności, tj. utrzymywania się na wodzie, nie może przesądzać, że takie urządzenie jest statkiem.

**W art. 1 w pkt 2 projektu ustawy** w celu zapewnienia pewności prawa co do legalności podejmowanych działań przez inspektora, rozszerzono katalog jego uprawnień o prawo do legitymowania armatora lub członka załogi statku. Czynność ta, związana z koniecznością ustalenia konkretnych danych osobowych, w niektórych sytuacjach jest niezbędna i wynika między innymi z uprawnienia do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego za wykroczenia w żegludze śródlądowej.

**W art. 1 w pkt 3 projektu ustawy** rozszerzono katalog przesłanek, w przypadku zaistnienia których inspektor, na podstawie udzielonego upoważnienia, może, w drodze decyzji administracyjnej, zatrzymać lub skierować statek do najbliższego postoju oraz zatrzymać dokument dopuszczający statek do żeglugi i dokument kwalifikacyjny kierownika statku do czasu usunięcia stwierdzonych naruszeń. Posiadanie wymaganego składu załogi oraz odpowiednich kwalifikacji przez członków załogi statku, w tym w szczególności przez kierownika statku jest obowiązkowe i kluczowe dla zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa statku. Dodatkowo, mając na względzie fakt, że przedmiotowa decyzja jest wydawana w przypadkach, które mają wpływ na zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi i niezbędna jest natychmiastowa reakcja, przesądzono, że każdorazowo decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

**W art. 1 w pkt 4 projektu ustawy** ograniczono zakres informacji, jakie należy zamieszczać w Polskiej Bazie Danych Statków (PBDS). Mając na względzie fakt, że organy administracji żeglugi śródlądowej mają zapewniony bezpośredni, stały dostęp do Europejskiej Bazy Danych Statków (EHDB), który pozwala na wywiązanie się z obowiązku, o którym mowa w art. 34ab ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2020 r. poz. 1863), uznano, że nie zasadnym jest ponoszenie dodatkowych wydatków, na dostosowanie i utrzymywanie Polskiej Bazy Danych Statków w zakresie zapewnienia kompatybilności z EHDB. Uznano również, że nie jest celowym gromadzenie w bazie PBDS informacji dotyczących aktualnego stanu i parametrów śródlądowych dróg wodnych. Zgodnie z art. 43 ust 6 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej to administracja drogi wodnej, a nie organy żeglugi śródlądowej, ogłaszają w formie komunikatów w sposób zwyczajowo przyjęty aktualne warunki żeglugowe na śródlądowych drogach wodnych. Wprowadzanie powyższych danych stanowi zbędne obciążenie administracyjne dla pracowników urzędów, którzy bez konieczności wprowadzania danych mają dostęp do przedmiotowych informacji, bezpośrednio na stronach administracji drogi wodnej.

**W art. 1 w pkt 5 projektu stawy** nałożono obowiązek posiadania legitymacji służbowych i ich okazywania, na żądanie strony, przez pracowników urzędów żeglugi śródlądowej określonych kategorii. Biorąc pod uwagę fakt, że część obowiązków służbowych jest wykonywana poza siedzibą urzędów, w większości przez umundurowanych pracowników, którzy posiadają szereg uprawnień względem kontrolowanych, uzasadnionym jest, aby była możliwość potwierdzenia tożsamości i jednoznacznej identyfikacji pracownika urzędu żeglugi śródlądowej. Dodatkowo, w celu zapewnienia jednolitego wzoru legitymacji służbowych we wszystkich urzędach żeglugi śródlądowej i ich

właściwego zabezpieczenia dodano upoważnienie ustawowe dla ministra właściwego do spraw żeglugi do określenia wzoru legitymacji w drodze rozporządzenia.

**W art. 1 w pkt 6 projektu ustawy** doprecyzowano, że termin na wykonanie obowiązku w zakresie złożenia wniosku o wpis statku do rejestru nie może być dłuższy niż 14 dni. Konkretny termin jest niezbędny dla zapewnienia aktualności prowadzonych rejestrów, a także jest związany z wprowadzeniem w dalszej części projektu ustawy kar pieniężnych za niedopełnienie tego obowiązku.

**W art. 1 w pkt 7 projektu ustawy** nałożono na dotychczasowego armatora statku obowiązek zawiadomienia właściwego dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej o fakcie zbycia statku, który był wpisany do rejestru. Rozwiązanie to pozwoli na zapewnienie aktualności rejestru, nawet w przypadku nie zgłoszenia tego faktu przez nabywcę i jest powszechnie stosowane w przypadku zbycia samochodu. Doprecyzowano, również że odmowa dokonania zmiany danych podlegających wpisaniu do rejestru, podobnie jak odmowa wpisania statku do rejestru, następuje w formie decyzji. Przepis ten zapewnia odpowiednią formę załatwiania tego rodzaju spraw i możliwość odwołania się strony do organu nadrzędnego, w przypadku decyzji odmownej. Dodatkowo przepis wprowadza obowiązek informowania organu rejestrowego o fakcie zbycia statku. Takie rozwiązanie funkcjonuje chociażby w przypadku zbycia pojazdu samochodowego, a jego nadrzędnym celem jest posiadanie przez organ administracji żeglugi śródlądowej aktualnej wiedzy o armatorze statku, również w przypadku gdy nabywca nie dopełni obowiązku wpisania statku do rejestru. Wiedza ta jest niezbędna do podejmowania natychmiastowych działań w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi.

Dodatkowo, w lit. b przedmiotowego punktu wprowadzono ograniczenia w zakresie wpisu statku do rejestru. Celem proponowanej zmiany jest uszczelnienie przepisów, które umożliwiały omijanie prawa armatorom przechodzącym pod polską banderę. Warunki, które muszą spełnić statki wpisywane do polskiego rejestru okrętowego na podstawie przepisów ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, dotyczą jednostek zmieniających przynależność z obcej na polską, a nie mają zastosowanie wobec jednostek, które uprzednio przeszły do rejestru statków śródlądowych. Proponowana zmiana nie będzie stanowić obciążenia dla armatorów. To organ rejestrujący potwierdzi informacje będące w posiadaniu administracji morskiej.

Kwestie zatrzymania (detention) oraz zakazu wejścia do portu (banning) są w regionie Memorandum Paryskiego uregulowane:

- 1) przepisami krajowymi państw członkowskich UE wdrażającymi Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu ([Dz. Urz. UE. L Nr 131, str. 57](#));
- 2) przepisami krajowymi wdrażającymi postanowienia Memorandum Paryskiego (Obwieszczenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 2 kwietnia 2020 r w sprawie podania do publicznej wiadomości Memorandum Paryskiego w sprawie inspekcji państwa portu z dnia 26 stycznia 1982 r. ([Dz. Urz. MG MiŻŚ poz. 18](#)))

**W art. 1 w pkt 8 projektu ustawy** uszczegółowiono przepisy w taki sposób, aby jednoznacznie z nich wynikało, że kierownik statku przeznaczonego do uprawiania sportu i rekreacji nie jest zobowiązany do prowadzenia dziennika. Dzienników tych nie wydaje się dla tego rodzaju statków, a praktyka

plywania na tych statkach nie jest zaliczana na poczet uzyskania kwalifikacji w żegludze śródlądowej, tym samym odnotowywanie praktyki pływania w takim dzienniku nie ma zasadności.

**W art. 1 w pkt 9 projektu ustawy** jednoznacznie określono stronę postępowania w sprawie wykreślenia statku z rejestru w sytuacji, w której postępowanie jest wszczynane przez organ z urzędu. Zgodnie z obowiązującymi przepisami statek wykreśla się z urzędu, jeżeli utracił cechy urządzenia pływającego, w tym w przypadku, gdy został zezłomowany. Utrata cechy urządzenia pływającego powoduje, że przedmiot przestaje być statkiem, tym samym nie podlega już obowiązkowi rejestracji, nawet w przypadku zmiany właściciela. W związku z tym, że organ posiada wyłącznie wiedzę o ostatnim podmiocie ujawnionym w rejestrze, jako armator, oraz biorąc pod uwagę, że to właśnie ten podmiot wpisywał statek do rejestru, to właśnie on, a nie ewentualny następcą prawny, powinien być stroną postępowania o wykreślenie statku z rejestru. Wykreślenie to zapewnia aktualność rejestru i nie stoi na przeszkodzie wpisania statku do rejestru przez nowego właściciela, po przywróceniu cechy urządzenia pływającego. Dodatkowo, poszukiwanie ewentualnego następcy prawnego, przedmiotu, który przestał być statkiem albo już nie istnieje (zezłomowano go), wyłącznie na potrzeby aktualizowania rejestru jest niecelowe i stanowi zbędne obciążenie administracyjne organu.

**W art. 1 pkt 10 projektu ustawy** doprecyzowano przepisy dotyczące postępowania w zakresie postępowania o wydanie świadectwa pomiarowego statku, a także dokonywania w nim zmian i wydawania wtórnika. Przepisy mają na celu zapewnienie jednolitych procedur dla organów wydających ten dokument, a także jasność i pewność sposobu postępowania przez armatora statku. W celu zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa przesądzono również, że świadectwo pomiarowe traci ważność w przypadku zaistnienia zmiany parametrów technicznych statku dotyczących wyporności lub nośności statku, spowodowanych w szczególności przebudową lub remontem statku. Takie zmiany wpływają na niezgodność danych faktycznych z danymi określonymi w tym świadectwie. W takich przypadkach statek powinien zostać poddany ponownemu pomiarowi i uzyskać nowe świadectwo pomiarowe. Dodatkowo, w celu zapewnienia aktualności danych w dokumencie, w zakresie danych dotyczących nazwy statku lub numeru statku w przypadku wystąpienia zmiany w tym zakresie, nałóżono na armatora obowiązek złożenia wniosku o dokonanie zmian w terminie 30 dni. W nowelizowanym brzmieniu art. 26 ust. 4 dostosowano okresy ważności wydawanych i przedłużanych świadectw pomiarowych do wymagań określonych w art. 4 i 5 Konwencji dotyczącej pomiarzenia statków żeglugi śródlądowej, sporządzonej w Genewie z dnia 15 lutego 1966 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 31), której Rzeczpospolita Polska jest stroną.

**W art. 1 w pkt 11, 13 i 14 projektu ustawy** zapewniono dyrektorom urzędów żeglugi śródlądowej odpowiednie narzędzia nadzoru nad podmiotami upoważnionymi do wykonywania:

- pomiaru statków,
- czynności inspekcyjnych,
- przeglądów technicznych statków.

Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej w ramach procedury upoważniania ww. podmiotów dokonuje oceny spełnienia przez te podmioty odpowiednich kryteriów. Jednocześnie dotychczasowe przepisy nie pozwalają dyrektorom na podejmowanie czynności kontrolnych względem tych podmiotów już po uzyskaniu przez nie upoważnienia. Dlatego też niezbędne jest upoważnienie dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej do dokonywania kontroli tych podmiotów w przypadku powzięcia informacji o przestaniu spełnienia kryteriów lub nieprawidłowej realizacji czynności objętych upoważnieniem. Zapewniono

również mechanizm cofania upoważnienia w przypadkach, gdy wykonywanie określonych czynności przez podmiot upoważniony ma negatywny wpływ na bezpieczeństwo żeglugi.

Przedmiotowa regulacja stanowi wypełnienie wniosku Najwyższej Izby Kontroli sformułowanego w ramach kontroli P/20/084 pn. „Realizacja wybranych zadań przez administrację żeglugi śródlądowej z siedzibą w Szczecinie”. Projekt ustawy zawiera uchylene upoważnienia ustawowego dotyczącego upoważniania przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej podmiotów do wykonywania pomiaru statku, czynności inspekcyjnych oraz przeglądów technicznych statków. W projekcie ustawy wskazano kryteria oraz warunki jakie musi spełniać podmiot ubiegający się o powyższe upoważnienia. Projekt ten zawiera również procedury dotyczące upoważniania oraz cofania tych upoważnień.

**W art. 1 w pkt 12 projektu ustawy** określono formę postępowania w zakresie odmowy dokonywania zmiany w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej. Przepisy mają na celu zapewnienie jednolitych procedur dla organów, a także jasność i pewność sposobu postępowania przez armatora statku.

**W art. 1 w pkt 15 projektu ustawy** rozszerzono katalog przesłanek stanowiących podstawę do odmowy wydania świadectwa zdolności żeglugowej. Świadectwo zdolności żeglugowej jest dokumentem dopuszczającym statek do żeglugi, dlatego też statek, który je otrzymuje powinien spełniać wszelkie wymogi określone w przepisach. Dotychczasowy katalog przesłanek, który ma charakter enumeratywny, nie pozwala na odmowę wydania tego dokumentu, gdy zachodzi konieczność odmowy wydania tego świadectwa z innych przyczyn niż określone w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, np. z powodu stwierdzonego w protokole z inspekcji braku obowiązkowego wyposażenia statku. Dodatkowo, określono formę w jakiej powinna następować odmowa dokonania zmian w świadectwie, zapewniając właściwą ochronę praw strony postępowania o dokonanie zmiany oraz jednolity sposób działania organów prowadzących to postępowanie.

**W art. 1 w pkt 16 projektu ustawy** doprecyzowano postępowanie w sprawie cofnięcia dokumentu bezpieczeństwa. Mając na względzie fakt, że przedmiotowa decyzja jest wydawana w przypadkach, które mają wpływ na zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi i niezbędna jest natychmiastowa reakcja, przesądzono, że każdorazowo decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności. Dodatkowo, w celu ograniczenia ewentualnych, niepożądanych zachowań, nałożono na armatora obowiązek zwrotu cofniętego dokumentu bezpieczeństwa, który na mocy decyzji należy uznać za czasowo nieważny.

**W art. 1 w pkt 17 projektu ustawy** nałożono obowiązek zwrotu dokumentu stwierdzającego posiadanie uprawnień w przypadku uchylene decyzji o wydaniu patentu lub świadectwa. Aktualny brak tego przepisu skutkuje niemożnością skutecznego nałożenia obowiązku zwrotu w decyzji uchylającej przyznanie uprawnień, a następnie uniemożliwia wszczęcie egzekucji administracyjnej w tym przedmiocie. W rezultacie może dojść do niepożądanej sytuacji, że osoba, której odebrano uprawnienia, może zatrzymać dokument stwierdzający te uprawnienia, a dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej nie ma podstawy prawnej do żądania jego zwrotu.

Dodatkowo, w celu uniknięcia wątpliwości, przesądzono, że członek załogi statku jest zobowiązany posiadać przy sobie i okazywać na żądanie upoważnionych organów, dokument potwierdzający posiadanie kwalifikacji. Brak jego okazania uniemożliwia weryfikację, czy dana osoba posiada uprawnienia czy też nie, a samo pojęcie „posiadania” jest nieostre i może budzić wątpliwości, czy chodzi wyłącznie o jego uzyskanie, czy też o jego fizyczne posiadanie przy sobie, w trakcie pełnienia

funkcji członka załogi. Chociaż, co do zasady, obecny przepis, który ogólnie wskazywał na konieczność posiadania dokumentu, nie budził wątpliwości, że obejmuje to również obowiązek posiadania go przy sobie, to postanowienie Sądu Rejonowego w Pizzu sygn. II Ko 582/20 wydane w ramach postępowania w sprawie o wykroczenie, poddało w wątpliwość taką interpretację.

**W art. 1 w pkt 18 projektu ustawy** w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa osobom, które korzystają z usług przewozu lub czarteru wraz z załogą, określono, że kierownika takiego statku musi bez względu na wielkość statku i moc silnika posiadać dokument kwalifikacyjny.

Nałożono również 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. Art. 37a ust. 4 zmienianej ustawy wprowadza kategorię statków do prowadzenia których, w ramach odstępstwa, nie jest wymagane posiadanie dokumentu kwalifikacyjnego. O ile dane dotyczące mocy silnika i wymiarów znajdują się w dokumencie rejestracyjnym, to brak jest informacji dotyczącej prędkości maksymalnej jaką statek może osiągnąć. Tym samym, bez wprowadzanego dokumentu, nie ma możliwości jednoznacznego stwierdzenia, czy dany statek, kwalifikuje się do zastosowania ww. odstępstwa. W celu zmniejszenia niedogodności wprowadzono alternatywnie kilka rodzajów dokumentów, które mogą poświadczać ww. fakt, a jego wybór będzie zależny od armatora.

Doprecyzowano również, jakie dokumenty wydane przez inne państwo, które uprawniają do uprawiania turystyki wodnej, są uznawane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Obecne przepisy w tym zakresie nie były precyzyjne i wymagały wielokrotnie interpretacji organów.

Dodatkowo, analogicznie do rozwiązania, które dodaje się w art. 1 w pkt 10 w projekcie ustawy, względem członków załóg profesjonalnych, zastosowano wobec kierujących statkami sportowo-rekreacyjnymi, którzy również powinni posiadać uprawnienia potwierdzające kwalifikacje w zakresie turystyki wodnej.

**W art. 1 w pkt 19 w projekcie ustawy** doprecyzowano, że członek załogi statku, nie tylko powinien posiadać żeglarską książeczkę pracy, ale również jest zobowiązany ją mieć przy sobie i okazywać uprawnionym organom. Możliwość wglądu do żeglarskiej książeczki pracy, w trakcie kontroli, pozwala ustalić organom, m.in. czy dana osoba jest zamustrowana na statku jako członek załogi. Chociaż, co do zasady, obecny przepis, który ogólnie wskazywał na konieczność posiadania dokumentu, nie budził wątpliwości, że obejmuje to również obowiązek posiadania go przy sobie, to w jednym z orzeczeń Sądu Rejonowego w Pizzu II Wydział Karny, w ramach postępowania w sprawie o wykroczenie, Sąd poddał w wątpliwość taką interpretację (sygn. II Ko 585/20).

Dodatkowo uregulowano kwestię uznawania żeglarskiej książeczki pracy wydanej w innym niż Rzeczypospolita Polska państwie członkowskim.



**W art. 1 w pkt 20 w projekcie ustawy**, który dotyczy delegacji ustawowej do wydania rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, usunięto zapis o warunkach projektowych przy budowie, rozbudowie i modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Przepisy dotyczące warunków projektowych zostały przeniesione do ustawy – Prawo wodne i stanowią one odwołanie do warunków eksploatacyjnych wskazanych w ww. rozporządzeniu. Przepisy dotyczące budowy śródlądowych dróg wodnych oraz infrastruktury krzyżującej się ze śródlądowymi drogami wodnymi aktualnie znajdują się w ustawie - Prawo wodne, stąd w celu uporządkowania przepisów w tym zakresie, również przepisy dotyczące warunków projektowych zostały przeniesione do ustawy – Prawo wodne.

**W art. 1 w pkt 21 w projekcie ustawy** doprecyzowano przepisy w zakresie programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Z uwagi, iż programowanie rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce powinno nastąpić w formie programów rozwoju, zakłada się wprowadzenie zmian w tym zakresie w art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej. Należy wskazać, że procedura i forma przyjmowania programów rozwoju, o których mowa w ustawie z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, do których mają także zaliczać się programy rozwoju śródlądowych dróg wodnych, jest ustawowo określona - przewiduje się wprowadzenie jednolitego odesłania do ww. ustawy i uchylenie ust. 2-5 w art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej. Ponadto, z uwagi na specyfikę największych dróg wodnych w Polsce - Odrzańskiej Drogi Wodnej i Drogi Wodnej rzeki Wisły, zakłada się jednoznaczne wskazanie, że minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej będzie opracowywał programy, a nie program dla określonych kategorii dróg wodnych. Dodatkowo, w celu zapewnienia spójności sieci dróg wodnych w Polsce przewidziano, że programy rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce mogą obejmować plany dotyczące budowy brakujących odcinków śródlądowych dróg wodnych w Polsce w rozumieniu porozumienia AGN.

Zmiany przewidziane w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej mają na celu zapewnienie spójności między dokumentami, powstającymi na różnych szczeblach zarządzania rozwojem i określenia relacji z innymi dokumentami strategicznymi. Zmiany te mają jednocześnie na celu zwiększenie skuteczności programowania i realizacji polityki rozwoju postulowanych w "Systemie zarządzania rozwojem Polski", stanowiącym załącznik do uchwały nr 162/2018 Rady Ministrów z dnia 29 października 2018 r. w sprawie przyjęcia "Systemu zarządzania rozwojem Polski".

**W art. 1 w pkt 22 w projekcie ustawy** wskazano warunki, jakie powinny być spełnione w celu zapewnienia bezpiecznej żeglugi, w kontekście wykonywania urządzeń wodnych oraz postoju statków na cele mieszkaniowe lub usługowe. Ponadto, rozszerzono kompetencje dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, który będzie określał wymagania dla bezpiecznej żeglugi śródlądowej przez uzgodnienie zgłoszenia wodnoprawnego albo wniosku o wydanie pozwolenia wodnoprawnego wydawanego na postój statku lub wykonanie urządzenia wodnego. W celu zapewnienia odpowiedniego oznakowania wprowadzono obowiązek uzgadniania sposobu oznakowania zarówno z administracją drogi wodnej, jak i z dyrektorem urzędu żeglugi śródlądowej, który w ramach swoich kompetencji kontroluje prawidłowość tego oznakowania. W celu ułatwienia procedury uzgadniania sposobu oznakowania określono, że uzgadniać się będzie plan oznakowania nawigacyjnego, który będzie najdogodniejszą formą, pomocną również na etapie wystawienia oznakowania. Wprowadzenie przepisów w tym zakresie wynika z potrzeb zidentyfikowanych podczas bieżącej pracy urzędów żeglugi śródlądowej. W związku z intensywnym rozwojem infrastruktury na śródlądowych drogach wodnych,

w szczególności infrastruktury rekreacyjno-turystycznej, jednostka odpowiadająca za bezpieczeństwo żeglugi została wyposażona w nowe instrumenty prawne do realizacji swoich zadań.

**W art. 1 w pkt 23 w projekcie ustawy**, w celu zachowania porządku w akcie, uchylono przepisy, których materia została przeniesiona i uszczegółowiona w odrębnych jednostkach dodawanych w art. 1 w pkt 15 w projekcie ustawy.

**W art. 1 w pkt 24 w projekcie ustawy**, w zakresie dodawanych art. 43a i 43b, projektowane przepisy doprecyzowują regulacje dotychczas zawarte w art. 43 ust. 5 i 6. Jednoznacznie wskazują, że wystawienie oznakowania nawigacyjnego w portach oraz oznakowania nawigacyjne urządzeń, budowli i linii przesyłowych krzyżujących się z drogą wodną należy do ich właścicieli, obejmuje również utrzymanie w należytym stanie oraz aktualizowanie oznakowania nawigacyjnego. W konsekwencji zmian wprowadzanych w art. 1 w pkt 19 w projekcie ustawy, również tutaj przesądzone, że sposób oznakowania należy uzgodnić z administracją drogi wodnej oraz dyrektorem urzędu żeglugi śródlądowej właściwym miejscowo dla odcinka drogi wodnej, w formie planu oznakowania nawigacyjnego. W celu ułatwienia realizacji tego obowiązku dopuszczono również możliwość zawarcia porozumienia przez właściciela z administracją drogi wodnej, która z mocy ustawy zajmuje się oznakowaniem szlaku żeglownego i wprowadzono podstawowe elementy, które powinny się znaleźć w takim porozumieniu. Dodatkowo, w celu realizacji obowiązku oznakowania, tak istotnego dla zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa żeglugi, określono obowiązek wzywania przez właściwego dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, właściciela albo administracji drogi wodnej, do usunięcia uchybień w zakresie oznakowania. Pozwoli to zarówno na zapewnienie, że właściciel będzie posiadał wiedzę w zakresie uchybień, co powinno doprowadzić do niezwłocznego wystawienia oznakowania, jak i będzie stanowiło narzędzie chroniące właściciela przed nałożeniem kary administracyjnej za uchybienia w oznakowaniu, których mógł być nieświadomy.

W zakresie dodawanego art. 43c w treści projektu ustawy uregulowano obowiązki administracji drogi wodnej w zakresie określania warunków żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych, ustalania terminów otwarcia i zamknięcia dróg wodnych dla żeglugi dla poszczególnych rodzajów statków i wydawania komunikatów. A także zapewniono dyrektorowi urzędu żeglugi śródlądowej, jako organowi sprawującemu nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi, wpływ na realizację części z tych obowiązków przez administrację drogi wodnej. Przewidziano również możliwość otwierania i zamykania dróg wodnych dla poszczególnych rodzajów statków. Takie rozwiązanie, biorąc pod uwagę różnorodność przyczyn zamykania dróg wodnych, ma na celu zmaksymalizowanie okresu, w którym statki będą mogły korzystać z dróg wodnych, przy zapewnieniu odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa. Dodatkowo, mając na względzie zapewnienie szybkości działania w szczególnych sytuacjach, niecierpiących zwłoki, dopuszczono możliwość zamknięcia drogi wodnej przez administrację drogi wodnej bez konieczności dokonywania uzgodnień z dyrektorem urzędu żeglugi śródlądowej, przy czym w celu zapewnienia możliwości dokonania oceny zasadności zamknięcia drogi wodnej i umożliwienia podjęcia ewentualnych działań nałożono na administrację drogi wodnej obowiązek powiadomienia właściwego miejscowo dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej.

W zakresie dodawanego art. 43d w treści projektu ustawy jednoznacznie przesądzone, że właściwym do określania poziomu najwyższej wody żeglownej (WWŻ) jest administracja drogi wodnej. Poziom WWŻ jest wartością, do której odnosi się parametr minimalnego prześwitu pod mostami, rurociągami

i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną. Zgodnie z § 4 ust. 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. poz. 695, z późn. zm.) wysokość minimalnego prześwitu pod mostami, rurociągami i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną ustala się ponad poziom najwyższej wody żeglownej, z uwzględnieniem bezpiecznej odległości, nie mniejszej niż 30 cm, między najwyższym punktem konstrukcji statku lub jego ładunku a dolną krawędzią konstrukcji mostu, rurociągu lub innego urządzenia krzyżującego się z drogą wodną. Biorąc pod uwagę, że to administracja drogi wodnej wydaje pozwolenia wodnoprawne w zakresie budowy mostów i innej infrastruktury krzyżującej się z drogą wodną i określa w nich warunki oraz dysponuje większą ilością danych niezbędnych do określenia wartości WWŻ niż dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej uznano, że zadanie to powinno być realizowane przez administrację drogi wodnej. Niemniej, mając na względzie fakt, że parametr ten jest istotny dla ruchu statków, nałożono obowiązek uzgodnienia tego parametru z dyrektorami urzędów żeglugi śródlądowej. Dodatkowo, w celu zapewnienia dostępu do danych niezbędnych do określenia tego parametru, niebędących w posiadaniu administracji drogi wodnej, ale innych organów administracji publicznej i instytutów badawczych, nałożono na nie obowiązek ich bezpłatnego udostępnienia na wniosek administracji drogi wodnej.

W zakresie dodawanego art. 43e w treści projektu ustawy, mając na celu zapewnienie wpływu dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, na dostosowywanie nowych odcinków dróg wodnych do żeglugi śródlądowej w porze nocnej, określono procedurę występowania do administracji drogi wodnej z wnioskiem o oznakowanie odcinków śródlądowych dróg wodnych do żeglugi nocnej. Biorąc pod uwagę fakt, że otwarciem żeglugi nocnej niekiedy zainteresowane są jednostki samorządu terytorialnego, które są jednocześnie skłonne partycypować w kosztach dostosowania odcinka drogi wodnej do żeglugi w porze nocnej, dopuszczono takie rozwiązanie. Dodatkowo, w celu zapewnienia nadzoru ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej nadzoru nad tym procesem wprowadzono instytucję zgody, przed przekazaniem wniosku do administracji drogi wodnej.

W zakresie dodawanych art. 43f i 43g w treści projektu ustawy jednoznacznie uregulowano kwestię dopuszczalności uprawiania żeglugi w porze nocnej na odcinkach śródlądowych dróg wodnych posiadających oznakowanie do żeglugi w porze nocnej, które zostały wskazane przez administrację drogi wodnej. Wskazano przy tym dodatkowe odstępstwa od generalnej zasady, które obejmują:

- 1) prowadzenie akcji ratowniczej;
- 2) prowadzenia akcji lodołamania;
- 3) jednostki pełniące służbę publiczną;
- 4) jednostki administracji drogi wodnej;
- 5) jednostki i urzędnicy pływające przeznaczone do wykonywania prac technicznych związanych z utrzymaniem śródlądowych dróg wodnych.

Odstępstwa te pozwalają na realizację niezbędnych prac i obowiązków, a jednocześnie uwzględniają odpowiedni poziom bezpieczeństwa.

Dodatkowo, umożliwiono dopuszczenie do żeglugi nocnej statki, które nie podlegają dopuszczeniu na mocy ustawy. W tym celu armator może wystąpić z wnioskiem do dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej o zezwolenie. W przedmiotowym projekcie ustawy określono procedurę wydawania przedmiotowych zezwoleń, przesłanki stanowiące podstawę do oceny wniosku i wydania bądź

odmowy wydania zezwolenia, a także procedurę i przesłanki cofnięcia zezwolenia w przypadku, gdy dalsza żegluga w porze nocnej na podstawie wydanego zezwolenia stanowiłaby zagrożenie. .

W zakresie dodawanych art. 43h i 43i, jednoznacznie wprowadzono zakaz uprawiania żeglugi na zamkniętej drodze wodnej i odstępstwa od tej reguły. W sposób tożsamy z zezwoleniem na uprawianie żeglugi w porze nocnej umożliwiono i określono procedurę wydawania zezwoleń na uprawianie żeglugi na zamkniętych odcinkach dróg wodnych, przesłanki stanowiące podstawę do oceny wniosku i wydania bądź odmowy wydania zezwolenia, a także procedurę i przesłanki cofnięcia zezwolenia w przypadku, gdy dalsza żegluga na podstawie wydanego zezwolenia stanowiłaby zagrożenie.

W zakresie dodawanego art. 43j uregulowano kwestię uprawiania żeglugi na śródlądowych drogach wodnych, na których oznakowanie nawigacyjne zostało zdjęte. Chociaż, co do zasady, śródlądowe drogi wodne powinny być oznakowane, istnieje wiele przypadków, wystąpienie których zmusza administrację drogi wodnej do zdjęcia oznakowania. Zalicza się do nich chociażby zbliżające się zjawiska lodowe, przejście wysokiej wody itp., które w przypadku pozostawienia oznakowania doprowadziłyby do ich uszkodzenia. Okres niezbędny na zdjęcie oznakowania nawigacyjnego, a następnie jego wystawienie jest zdecydowanie dłuższy niż okres trwania zjawisk uniemożliwiających żeglugę. Dlatego też niezasadnym jest zamykanie drogi wodnej na cały ten okres, co byłoby jednoznaczne z zakazem uprawiania żeglugi. Brak oznakowania nawigacyjnego stanowi utrudnienie dla użytkownika drogi wodnej, niemniej nie powinien wykluczać całkowicie możliwości uprawiania żeglugi. Dlatego też warunkowo, przy zachowaniu szczególnej ostrożności i na własną odpowiedzialność dopuszcza się uprawianie żeglugi na odcinkach dróg wodnych, na których nie ma oznakowania. W celu zapewnienia informacji dla użytkownika drogi wodnej nałożono na administrację drogi wodnej obowiązek wydawania komunikatów, w których będzie informować o drogach wodnych bądź ich odcinkach, na których oznakowanie szlaku żeglownego zostało okresowo zdjęte, oraz o aktualnych warunkach żeglugowych na tych odcinkach.

**W art. 1 w pkt 25 i 26 w projekcie ustawy** doprecyzowano przepisy art. 56 w taki sposób, aby jednoznacznie wynikało, że sankcje dotyczą zarówno członków załóg profesjonalnych statków, jak również statków sportowo rekreacyjnych. Obecne brzmienie mogłoby doprowadzić do ewentualnego, nierównego traktowania członków załóg tych statków, pomimo tożsamyh czynów, tj. 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. poz. 2072), wyłącznie ze względu na inny rodzaj statku. Należy przy tym wskazać, że przedmiotowe przepisy, ze względu na swój odstrasający charakter w zakresie naruszenia przepisów żeglugowych lub przepisów dotyczących obsługi maszyn lub urządzeń statku, mają na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa i powinny obejmować wszystkich członków załogi statków, bez względu na ich rodzaj. Dodatkowo, wprowadzono obowiązek zwrotu dokumentu stwierdzającego posiadanie uprawnień w przypadku ich zawieszenia lub pozbawienia na podstawie prawomocnej decyzji, określonej w art. 56 albo zakazu prowadzenia pojazdów w ruchu wodnym na mocy prawomocnego orzeczenia. Aktualny brak tego przepisu skutkuje niemożnością nałożenia obowiązku zwrotu tego dokumentu, a w konsekwencji uniemożliwia wszczęcie egzekucji administracyjnej w tym przedmiocie. W rezultacie może dojść do niepożądanego sytuacji, że osoba, której odebrano uprawnienia może zatrzymać dokument stwierdzający te uprawnienia i nim posługiwać się, a dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej nie ma podstawy prawnej do żądania jego

zwrotu. W celu ułatwienia wyegzekwowania, poza sankcją wprowadzaną w dalszej części projektu ustawy, określono, że termin zawieszenia uprawnienia nie biegnie do czasu jego zwrotu do właściwego organu.

Dodatkowo przewidziano obowiązek utworzenia depozytu dokumentów zwróconych przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej.

**W art. 1 w pkt 27 i 28 w projekcie ustawy** rozszerzono katalog przepisów karnych, orzekanie których następuje w trybie określonym w ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. - Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenie (Dz. U. z 2021 r. poz. 457, z późn. zm.), o następujące naruszenia:

- nie posiadanie przy sobie, bądź odmowe okazania, uprawnionemu organowi odpowiedniego dokumentu kwalifikacyjnego lub żeglarskiej ksiąteczki pracy,
- udostępnianie statku do uprawiania żeglugi osobie nieposiadającej wymaganego dokumentu kwalifikacyjnego,
- przewożenie statkiem większej liczby osób lub pasażerów, od liczby do której został dopuszczony statek,
- w zakresie spełnienia obowiązku posiadania ważnego atestu dla instalacji gazu płynnego na statku.

Naruszenia te stanowią realne zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi. Dodatkowo należy wskazać, że okres ważności dokumentów bezpieczeństwa statku nie jest zsynchronizowany z okresem ważności atestu dla instalacji gazowej. Tym samym armator statku powinien samodzielnie przedłużyć ważność atestu dla instalacji gazu płynnego na statku. Zdarzają się również sytuacje, w których statek, w trakcie eksploatacji, już po uzyskaniu dokumentu bezpieczeństwa zostaje doposażony w instalację gazu płynnego. Ważny atest jest potwierdzeniem, że instalacja spełnia wymagania i może być bezpiecznie użytkowana, zaś brak takowego atestu stanowi naruszenie wymagań technicznych mających zastosowanie do statków pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4, określonych w załączniku II dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE (Dz.Urz.UE.L Nr 252, str. 118), i inspektor powinien mieć możliwość nałożenia kary z tego tytułu.

**W art. 1 w pkt 29 i 30 w projekcie ustawy** rozszerzono katalog kar pieniężnych wymierzanych, w drodze decyzji, przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej. Kary te mają mieć charakter prewencyjny i odstraszać przed zaniechaniem obowiązków, określonych w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej. Zgodnie z projektem ustawy dodaje się następujące kary pieniężne:

- 1) w wysokości do 500 zł za:
  - niezawiadomienie o zbyciu statku,
  - zaniechanie wystąpienia z wnioskiem o dokonanie zmian w świadectwie pomiarowym w przypadku zaistnienia zmiany nazwy statku lub numeru rejestracyjnego statku,
  - zaniechanie zwrotu przez armatora statku cofniętego dokumentu bezpieczeństwa,
  - zaniechanie zwrotu świadectwa sprzętu nawigacyjnego, które utraciło ważność,
  - zaniechanie zgłoszenia zmiany danych, wpisanych do rejestru w zakresie nazwy, numeru rejestracyjnego i portu macierzystego statku,
  - niewykonanie obowiązku oznakowania nawigacyjnego, w tym brak utrzymania w należyтым stanie oraz aktualizowania oznakowania nawigacyjnego;

- 2) w wysokości do 1000 zł za zaniechanie zgłoszenia zmiany danych, wpisanych do rejestru w zakresie oznaczenia i adresu armatora statku;
- 3) w wysokości do 2000 zł za:
  - zaniechanie obowiązku zatrzymania statku lub skierowania statku do najbliższego postoju,
  - zaniechanie zgłoszenia zmiany danych, wpisanych do rejestru w zakresie rodzaju i przeznaczenia statku, rodzaju i liczby głównych maszyn napędowych oraz wymiarów statku;
  - zaniechanie zwrotu patentu lub świadectwa, które stało się nieważne lub zostało zawieszono lub cofnięte na mocy prawomocnej decyzji albo prawomocnego wyroku sądu,
  - organizowanie zawodów sportowych lub imprezy na wodzie, która zakłóca porządek i bezpieczeństwo na drodze wodnej lub stwarza utrudnienie dla ruchu żeglugowego, bez wymaganego zezwolenia,
- 4) w wysokości do 5000 zł za zaniechanie wystąpienia z wnioskiem o wpis statku do rejestru.

Maksymalna wysokość kar została rozróżniona w zależności od szkodliwości naruszenia i określona tak, żeby zapewnić jej odstraszący charakter.

Dodatkowo, w celu zapewnienia większej ochrony podmiotom, które np. nie wykonały ustawowego obowiązku z uzasadnionych powodów, w projektowanych przepisach przewidziano, w określonych przypadkach, obowiązek wcześniejszego wezwania do wykonania obowiązku, a także możliwość odstąpienia od nałożenia kary.

Wprowadzane kary nie będą miały negatywnego wpływu na rozwój żeglugi śródlądowej, a pozwolą na poprawę warunków bezpieczeństwa.

**W art. 1 w pkt 31 i 32 w projekcie ustawy** uregulowano kwestię opłat, w tym wprowadzono nowy załącznik dotyczący wysokości opłat. Nowe opłaty uwzględniają fakt, że część z dotychczasowych opłat została określona w 2000 r. i nie jest adekwatna do dzisiejszych wydatków ponoszonych na rzecz dokonania czynności. Ustalając wysokości opłat, wzięto pod uwagę nie tylko wskaźnik wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych, ale w szczególności przewidywany wzrost kosztu wytworzenia blankietów dokumentów, które stanowią dokumenty publiczne w rozumieniu ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych ( Dz.U. z 2020 r. poz. 725, z późn. zm.), a które po upływie okresu przejściowego będą musiały być wydawane na odpowiednio zabezpieczonych blankietach, a także znaczący wzrost wydatków, jakie ponosi urząd m.in. w celu przeprowadzenia egzaminów. Ustalane opłaty mają na celu zapewnienie partycypacji obywatela w poniesionych na jego rzecz nakładach i nie powinny stanowić bariery dla osób zainteresowanych w uzyskaniu dokumentu. Jednocześnie projektowana ustawa przewiduje uchylenia art. 69 ustawy o żegludze śródlądowej, ustanawiającego automatyczny mechanizm wzrostu opłat, który nie zawsze jest adekwatny do faktycznej potrzeby podniesienia tych opłat.

**W art. 2 w projekcie ustawy** wprowadzono zmiany w ustawie z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2020 r. poz. 1220, z późn. zm. ).

Zgodnie z art. 10a ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej, dział „żegluga śródlądowa” obejmuje sprawy ruchu wodnego w zakresie żeglugi śródlądowej. Obecnie obowiązująca regulacja nie obejmuje swoim zakresem istotnych kwestii związanych z funkcjonowaniem podmiotów na drodze wodnej. Ruch wodny może być wąsko rozumiany jako ruch statku po drodze wodnej, nie reguluje natomiast kwestii związanych np. z postojem statku oraz wielu

innych kwestii związanych z uprawianiem żeglugi zarówno tej zawodowej, jak i turystycznej. Transport wodny śródlądowy obejmuje zaś m.in. sprawy z zakresu działalności armatorów śródlądowych, bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej, budowy i administrowania systemem informacji rzecznej (zharmonizowane usługi informacyjne wspierające zarządzanie ruchem i transportem w żegludze śródlądowej – RIS) oraz sprawy związane z uprawianiem turystyki wodnej. W związku z powyższym proponuje się, aby dział żegluga śródlądowa obejmował sprawy z zakresu transportu wodnego śródlądowego, który jest pojęciem szerszym niż ruch wodny w zakresie żeglugi śródlądowej.

Stosownie do treści art. 10a ust. 1 pkt 3 ww. ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej, dział żegluga śródlądowa obejmuje sprawy przewozu osób i rzeczy środkami żeglugi śródlądowej. Warto zauważyć, że jedynym środkiem transportu w żegludze śródlądowej jest statek. Zgodnie z definicją zawartą w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, statkiem jest urządzenie pływające o napędzie mechanicznym lub bez napędu mechanicznego, w tym również prom, wodolot i poduszkowiec, przeznaczone lub używane na śródlądowych drogach wodnych m.in. do przewozu osób lub rzeczy (art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej). W definicji statku zawarte są wszystkie obiekty pływające posiadające nośność, wyporność oraz mające zdolność do żeglugi. Z uwagi na powyższe oraz mając na celu doprecyzowanie istniejącego przepisu, proponuje się następujące brzmienie art. 10a ust. 1 pkt 3 ww. ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach w administracji rządowej:

„3) przewozu osób i rzeczy statkami żeglugi śródlądowej;”.

W związku z wejściem w życie rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 8 października 2020 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 1745), Minister Infrastruktury jest również dysponentem części 69 budżetu państwa. Kompetencje z zakresu żeglugi śródlądowej przydzielone Ministrowi Infrastruktury do czasu wejścia w życie ww. rozporządzenia były objęte zakresem spraw prowadzonych w ramach Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Stosownie do treści art. 10a ust. 1 pkt 4 ww. ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach w administracji rządowej, dział - żegluga śródlądowa obejmuje sprawy budowy, przebudowy oraz modernizacji śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym. Zauważyć jednak należy, że nowy podział kompetencji skutkuje koniecznością reorganizacji struktur administracyjnych i potrzebą koncentracji zadań w zakresie wyżej wymienionym, w ramach działalności jednego podmiotu, to jest ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. W związku z powyższym proponuje się usunięcie w art. 10a ust. 1 pkt 4 zwrotu: „o szczególnym znaczeniu transportowym” w celu objęcia przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej zakresem swojej właściwości budowy, przebudowy oraz modernizacji śródlądowych dróg wodnych, o których mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 2019 r. w sprawie śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. poz. 1208), nie zaś wyłącznie śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, jak ma to miejsce w obecnie obowiązującym stanie prawnym.

Utrzymanie śródlądowych dróg wodnych jest ściśle związane z innymi pracami prowadzonymi przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie w zakresie utrzymania śródlądowych wód powierzchniowych oraz infrastruktury technicznej związanej z tymi wodami, obejmującej budowlę oraz urządzenia wodne. Nie jest możliwe wydzielenie zamkniętego katalogu obejmującego infrastrukturę związaną z funkcjonowaniem śródlądowych dróg wodnych, która nie byłaby związana z innymi obszarami gospodarki wodnej, jak m.in. ochrona przeciwpowodziowa czy retencja. W przypadku rzek

żeglownych, na których wyznaczone są śródlądowe drogi wodne, infrastruktura na tych rzekach m.in. zabudowa regulacyjna, stopnie wodne, zbiorniki są wielofunkcyjne. Dlatego też, istotne jest właściwe utrzymanie, aby zapewnić wszystkie ich funkcje, w tym funkcję transportową. Potwierdzają to przepisy ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r. poz. 624 i 784 ), które wskazują, że utrzymywanie publicznych śródlądowych wód powierzchniowych polega także na zachowaniu stanu dna lub brzegów oraz na remoncie lub konserwacji istniejących budowli regulacyjnych, a utrzymanie tych wód ma na celu zapewnienie m.in. ochrony przed powodzią lub usuwania skutków powodzi, oraz zapewnienie warunków eksploatacyjnych śródlądowych dróg wodnych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 42 ust. 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

Ponadto, zakres prac utrzymaniowych prowadzonych na wodach powinien uwzględniać cele środowiskowe określone dla poszczególnych jednolitych części wód. Znajdują się one w planach gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy, których opracowanie obejmuje dział - gospodarka wodna. Mając na uwadze powyższe, aktualnie nie jest możliwe rozdzielenie operacyjnych zadań utrzymaniowych prowadzonych przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (dalej: „PGW WP”) na drogach wodnych od prac utrzymaniowych na wodach powierzchniowych. Jednakże, w zakresie planistycznym, długookresowym i krótkookresowym (rocznym), a także na poziomie operacyjnym niezbędna jest ścisła współpraca między ministrami właściwymi do spraw gospodarki wodnej i żeglugi śródlądowej i jednostkami przez nich nadzorowanymi i im podległymi.

Proponuje się uzupełnienie art. 11 ust. 1 pkt 3 i wskazanie, że utrzymanie śródlądowych dróg wodnych będzie prowadzone w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej. Aktualnie w ustawie z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne znajdują się przepisy, które umożliwiają ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej uzgadnianie w zakresie śródlądowych dróg wodnych corocznie opracowywanego przez PGW WP Programu realizacji zadań związanych z utrzymywaniem wód oraz pozostałego mienia Skarbu Państwa związanego z gospodarką wodną. Ponadto, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej został włączony do prac nad dokumentami planistycznymi w gospodarce wodnej. Minister uzgadnia plany gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy, które są najważniejszymi dokumentami planistycznymi w gospodarce wodnej, określającymi cele na kolejne 6 lat. Wskazane w tych planach jednolite części wód i przypisane im cele środowiskowe, warunkują przyszłe działania, w tym prowadzenie prac utrzymaniowych na śródlądowych drogach wodnych. Ponadto, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej uzgadnia plany zarządzania ryzykiem powodziowym. Przy ustalaniu działań służących osiągnięciu celów zarządzania ryzykiem powodziowym uwzględnia się m.in. uprawianie żeglugi śródlądowej oraz porty lub przystanie zlokalizowane na wodach śródlądowych wraz ze związaną z nimi infrastrukturą. Poza ww. dokumentami minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej poprzez uzgodnienia współpracuje w zakresie przygotowania wstępnej oceny ryzyka powodziowego, planów przeciwdziałania skutkom suszy. Opiniuje także roczne plany inwestycyjne poza śródlądowymi drogami wodnymi, których zakres może mieć wpływ na utrzymanie warunków żeglugowych np. funkcja alimentacyjna zbiorników znajdujących się poza korytami rzek.

Mając na uwadze, że minister właściwy do spraw gospodarki wodnej i minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej wspólnie kształtują politykę w zakresie utrzymania śródlądowych dróg wodnych, proponujemy nadanie nowego brzmienia w art. 11 w ust 1 w pkt 3.



**W art. 3 w projekcie ustawy** wprowadzono zmiany w ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2021 r. poz. 741, z późn. zm.). Są to zmiany wynikowe uzasadnione ze względu na wprowadzenie art. 193b w ustawie – Prawo wodne, które dotyczą uzgadniania i opiniowania projektów dokumentów planistycznych i decyzji dotyczących planowania przestrzennego.

**W art. 4 w projekcie ustawy** wprowadzono zmiany w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.). Są to zmiany wynikowe uzasadnione ze względu na wprowadzenie art. 193b w ustawie – Prawo wodne dotyczące uzgadniania i opiniowania projektów dokumentów planistycznych i decyzji dotyczących planowania przestrzennego.

**W art. 5 w projekcie ustawy** dokonano zmian w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych (Dz.U. z 2020 r. poz. 350), w zakresie określenia jednoznacznego zakazu pływania lub kąpieli:

- 1) na szlaku żeglownym;
- 2) w porcie lub przystani oraz w bezpośrednio przyległej części akwenu, wykorzystywanej przez statki w celu wejścia do portu i przystani;
- 3) w pobliżu śluzy lub pochylni.

Miejsca wskazane w projektowanym przepisie powinny służyć wyłącznie na potrzeby żeglugi, a kąpiel i pływanie wpraw, ze względu na ruch statków, stanowi poważne zagrożenie, zarówno dla samych kąpiących, jak i dla bezpieczeństwa żeglugi.

Dodatkowo, w celu zapewnienia przestrzegania ww. zakazu wprowadzono przepis karny.

Wprowadzono również możliwość ustanawiania, bezpośrednio przy kąpielisku lub miejscu okazjonalnie wykorzystywanym do kąpieli, w drodze decyzji, tzw. strefy bezpieczeństwa, to jest miejsca w którym będzie obowiązywał zakaz żeglugi. Ma to na celu zwiększenie bezpieczeństwa osób korzystających z tych miejsc, którzy będąc w wodzie są praktycznie niewidoczni dla kierownika statku. Strefa ta zwiększy odległość między kąpiącymi się, a pływającymi statkami. W celu faktycznego wytyczenia takiej strefy bezpieczeństwa, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej będzie mógł w drodze decyzji nałożyć obowiązek oznakowania takiej strefy na zarządcę kąpieliska, bądź też miejsca okazjonalnie wykorzystywanego do kąpieli. W celu oznakowania, zastosowanie będą miały znaki określone w przepisach żeglugowych tj. w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych. Na marginesie należy wskazać, że takie strefy bezpieczeństwa są już od dawna wykorzystywane w wielu miejscach, a przepis ma na celu m.in. prawne umocowanie tej kwestii. Mając na względzie fakt, że decyzja będzie miała realny wpływ na bezpieczeństwo przesądzono, że będzie ona wydawana z rygiorem natychmiastowej wykonalności.

**W art. 6 w projekcie ustawy** wprowadzono zmiany w ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 756). Celem wprowadzanych zmian jest usunięcie niezgodności przepisów krajowych 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 do spraw przewozu gazów i świadectwa eksperta ADN do spraw przewozu chemikaliów.

Dodatkowo dodano opłatę za wydawanie i przedłużanie świadectw ekspertów ADN, jednocześnie przesądając, że opłaty te stanowią dochód budżetu państwa.

**W art. 7 w projekcie ustawy** wprowadzono zmiany w ustawie z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (Dz. U. z 2021 r. poz. 485). Są to zmiany wynikowe uzasadnione ze względu na wprowadzenie art. 193b w ustawie – Prawo wodne dotyczące uzgadniania i opiniowania projektów dokumentów planistycznych i decyzji dotyczących planowania przestrzennego.

**W art. 8 w projekcie ustawy** wprowadzono zmiany w ustawie z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (dalej „ustawa – Prawo wodne”).

**W art. 8 w pkt 1 w projekcie ustawy** przewiduje się uchylenie art. 166 ust 4 ustawy – Prawo wodne, który dotyczy uzgodnienia lub opiniowania przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej dokumentów planistycznych w zakresie śródlądowych dróg wodnych. Opiniowanie lub uzgadnianie w zakresie śródlądowych dróg wodnych jest etapem uzgodnień Wód Polskich dotyczących zabudowy i zagospodarowania terenu położonego na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią. Aktualna konstrukcja przepisów, warunkująca uzgodnienie Wód Polskich, od wydania opinii lub uzgodnienia przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej nie jest wystarczająca, w kontekście rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Wody Polskie uzgadniają dokumenty planistyczne w zakresie aktualnych warunków i zagrożenia powodzią. Minister natomiast odpowiedzialny za rozwój śródlądowych dróg wodnych, poprzez opinię często informuje np. jednostki samorządu terytorialnego o planowanych działaniach i są to informacje o większym poziomie ogólności, które trudno wpisać w uzgodnienia Wód Polskich, jedynie w zakresie zabudowy i zagospodarowania terenu położonego na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią. Stąd zaproponowano usunięcie art. 166 ust 4, powiązanego z uzgodnieniami Wód Polskich, i wprowadzenie nowego przepisu (art. 8 pkt 3) dotyczącego opiniowania i uzgadniania dokumentów planistycznych z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej.

**W art. 8 w pkt 2 w projekcie ustawy** zaproponowano uchylenie dotychczasowych przepisów art. 193 ust. 4-7 ustawy – Prawo wodne, co związane jest ze zmianami w ustawie z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (art. 2) i przypisaniem ministrowi właściwego do spraw żeglugi śródlądowej kompetencji do przebudowy, budowy i modernizacji wszystkich dróg wodnych śródlądowych w Polsce. Ponadto, nowe przepisy mają zapewnić bezpieczeństwo żeglugi i parametry eksploatacyjne zgodne z Europejskim Porozumieniem w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (AGN). Konsekwencją powyższego jest usunięcie definicji „śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym”.

Z uwagi na ratyfikację przez Polskę Europejskiego Porozumienia AGN, zasadnym jest wprowadzenie wymogów dla nowopowstającej, przebudowywanej lub modernizowanej infrastruktury krzyżującej się ze śródlądowymi drogami wodnymi, które umożliwią zapewnienie dla śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (wskazanych w porozumieniu AGN) parametrów przewidzianych dla klas śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym. Należy wskazać, że parametry projektowe międzynarodowych śródlądowych dróg wodnych, przypisane do klas IV, Va i Vb zostały określone na podstawie warunków eksploatacyjnych określonych w przepisach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. poz. 695, z późn. zm.), w załączniku nr 3 do rozporządzenia. W związku z powyższym niniejsza ustawa zakłada

zmiany w art. 193 ust. 8-9 ustawy - Prawo wodne, w odniesieniu do zadań inwestycyjnych, które będą stanowiły etapy zapewnienia realizacji przez Polskę postanowień porozumienia AGN.

W zmienianym art. 193 ust. 8 wyszczególniono te odcinki śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (wskazanych w porozumieniu AGN), na których planowane są inwestycje mające zapewnić odpowiednią żeglowność oraz uprawiana jest intensywniejsza żegluga śródlądowa. We wskazanych odcinkach obecnie realizowana infrastruktura powinna spełniać odpowiednie parametry. Do przedmiotowych dróg wodnych zaliczono:

- 1) E 30 - na odcinku od Gliwic do Szczecina (do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi);
- 2) E 40 - na odcinku od Warszawy do Gdańska (do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi);
- 3) E 70 - na odcinku od połączenia Wisły ze Szkarpawą do Zalewu Wiślanego (do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi).

Warto dodać, że przedstawiony przepis nie wyklucza dostosowania pozostałych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowych, ujętych w porozumieniu AGN, do odpowiednich klas żeglugowych. Zapewnienie odpowiednich parametrów dróg wodnych może nastąpić w tym przypadku w oparciu o opracowywane na podstawie art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej programy rozwoju śródlądowych dróg wodnych, które uwzględnią szczegółowe przebiegi tych odcinków dróg wodnych oraz zakres inwestycji konieczny do realizacji.

Należy wskazać, że przedmiotowa zmiana ma na celu realizację wniosku NIK z kontroli nr P/19/030 Działania na rzecz rozwoju śródlądowych dróg wodnych w zakresie doprowadzenia do zgodności z Porozumieniem AGN obowiązującej w Polsce klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. NIK wskazywała na konieczność zapewnienia na drogach wodnych wskazanych w AGN warunków projektowych zgodnych z porozumieniem AGN. Przewiduje się, że lepsze dostosowanie obowiązującej klasyfikacji nastąpi przez zmiany ustawowe niż gdyby zostało przeprowadzone w formie rozporządzenia, które jednocześnie określając warunki projektowe, uznaje je za warunki eksploatacyjne.

Ponadto, w art. 193 dodano ust 10, w którym wskazano, że w przypadku wykonywania urządzeń wodnych lub postoju statków przeznaczonych na cele mieszkaniowe lub usługowe na śródlądowych drogach wodnych należy spełnić wymagania zapewniające bezpieczną żeglugę śródlądową określoną w art. 42b ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej. Wskazane wymagania zostały zaproponowane w niniejszej ustawie (art. 1 pkt 19) i mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa na śródlądowych drogach wodnych.

**W art. 8 w pkt 3 w projekcie ustawy** zaproponowano nowe przepisy do ustawy - Prawo wodne, art. 193a-193d.

W art. 193a wskazano warunki projektowe dla rozbudowy i modernizacji istniejących śródlądowych dróg wodnych, oraz projektowania nowych dróg wodnych. Warunki projektowe odnoszą się do warunków klasyfikacyjnych i eksploatacyjnych śródlądowych dróg wodnych wskazanych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, wydanym na podstawie ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej. Wprowadzenie przepisu jest konsekwencją zmian w art. 8 pkt 11 i ma na celu uporządkowanie

przepisów dotyczących działań inwestycyjnych na śródlądowych drogach wodnych, które znajdują się w ustawie – Prawo wodne.

Zmiany przewidziane w art. 193a mają również na celu zapewnienie dostosowania śródlądowych dróg wodnych, których przebieg jest już ustalony, do parametrów wymaganych porozumieniem AGN. W związku z powyższym przy budowie, modernizacji i przebudowie śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, które mają już przesądzony przebieg, należy zapewnić parametry projektowe zgodnie z przedmiotowym porozumieniem.

W art. 193b wyodrębniono kompetencje ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, w zakresie uzgadniania i opiniowania projektów dokumentów planistycznych i decyzji dotyczących planowania przestrzennego, z procedury uzgadniania tych dokumentów przez PGW WP na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią.

Obecnie minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej na podstawie art. 166 ustawy – Prawo wodne opiniuje albo uzgadnia dokumenty planistyczne i decyzje wymienione w art. 166 ust. 2 ustawy - Prawa wodnego przy uzgadnianiu przez PGW WP postanowień ww. dokumentów i decyzji dla terenów położonych na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią. Zasadne jest wydzielenie kompetencji ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej do odrębnej procedury opiniowania albo uzgadniania przedmiotowych dokumentów w celu lepszego powiązania weryfikowanych dokumentów przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej z jego kompetencjami w zakresie rozwoju sektora żeglugi śródlądowej. Przyjęcie przedmiotowego rozwiązania zwiększy czytelność przepisów w zakresie przedmiotu dokonywanych opinii i jej celu. W związku z powyższym niniejszy projekt ustawy zakłada zmiany w art. 166 ust. 4 oraz dodanie nowego przepisu - art. 193b w ustawie - Prawo wodne, co umożliwi ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej samodzielne uzgadnianie i opiniowanie projektów dokumentów strategicznych i planistycznych przygotowywanych przez jednostki samorządu terytorialnego, dla których PGW WP dokonywały uzgodnień, uwzględniając uzgodnienie lub opinię ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

Uzgodnienia i opiniowanie przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej będzie miało na celu zapewnienie optymalnych warunków dla rozwoju transportu wodnego śródlądowego, zaś kwestie związane z uzgodnieniami i opiniowaniem projektów w kontekście zapewnienia ochrony ludności i mienia przed powodzią pozostaną w kompetencji PGW WP.

Wprowadzono także przepisy przejściowe, które mają zapewnić "ważność" dotychczas dokonanych uzgodnień, bez potrzeby ich ponawiania, co pozwoli uniknąć wydłużenia procedur opracowywania poszczególnych dokumentów.

Należy wskazać, że terminy uzgodnień i opiniowania poszczególnych projektów dokumentów i decyzji są już określone w przepisach odrębnych i wynoszą dla:

- 1) planu zagospodarowania przestrzennego województwa - termin uzgodnienia i opiniowania nie krótszy niż 40 dni (art. 41 ust. 2 ustawy z dnia 27 marca 2003 r o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2021 r. poz. 741, 784 i 922),
- 2) studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy- uzgodnienie i opiniowanie - termin nie krótszy niż 14 dni i nie dłuższy niż 30 dni (art. 25 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2021 r. poz. 741, 784 i 922)),

- 3) miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy - uzgodnienie i opiniowanie - termin nie krótszy niż 14 dni i nie dłuższy niż 30 dni (art. 25 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym ,
- 4) gminnego programu rewitalizacji - podlegający wyłącznie opiniowaniu - termin nie krótszy niż 14 dni i nie dłuższy niż 30 dni (art. 18 ust. 2 ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (Dz. U. z 2021 r. poz. 485))
- 5) decyzji o warunkach zabudowy - podlegający tylko uzgodnieniu - z uwagi na milczącą zgodę - termin uzgodnienia faktycznie wynosi 2 tygodnie (art. 64 ust. 1 w związku z art. 53 ust. 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym );
- 6) decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego podlegający tylko uzgodnieniu - z uwagi na milczącą zgodę - termin uzgodnienia faktycznie wynosi 2 tygodnie (art. 53 ust. 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym );
- 7) decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w zakresie opiniowania - do 30 dni (art. 9o ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.)) oraz uzgadniania - 14 dni (nowy ust. 5ba w art. 9o ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym).

W art. 193c wprowadzono możliwość odstępstwa od aktualnie obowiązujących warunków projektowych dla budowy, przebudowy i modernizacji śródlądowych dróg wodnych, jeżeli to odstępstwo nie będzie powodować zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej. Ogólne warunki projektowe dla rozbudowy lub modernizacji śródlądowych dróg wodnych są wyższe od aktualnych parametrów tych dróg wodnych. Mając na uwadze potrzebę rozwoju dróg wodnych i zwiększenie wielkości przewozów i wykorzystania dróg wodnych, zasadne jest zwiększanie parametrów dróg wodnych mogących obsługiwać większe jednostki. Jednakże, biorąc pod uwagę różnych użytkowników dróg wodnych i wykorzystanie części tych dróg wodnych głównie w celach turystycznych i rekreacyjnych, część z nich nie wymaga inwestycji podnoszących klasy żeglowności do aktualnie wymaganych warunków projektowych. Są to drogi wodne, na których wystarczające są inwestycje w mniejszej skali. Dlatego też, zaproponowano przepis umożliwiający zmianę warunków projektowych dla takich odcinków dróg wodnych.

Wody Polskie, będące investorem na drogach wodnych, mogą wnioskować do ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej o zmianę warunków projektowych dla danego odcinka drogi wodnej, jeżeli ta zmiana nie wpłynie negatywnie na bezpieczeństwo żeglugi. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określa warunki projektowe dla drogi wodnej objętej inwestycją w formie decyzji.

Wprowadzony art. 193d wynika ze zmiany ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2020 r. poz. 1220, z późn. zm.) i przyznaniu ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej kompetencji w zakresie funkcjonowania oraz rozwoju śródlądowych dróg wodnych w zakresie żeglugi śródlądowej oraz budowy, przebudowy oraz modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Instytucją odpowiedzialną za realizację tego zadania jest Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (dalej: „PGW WP”). W związku z powyższym konieczne jest wprowadzenie kompetencji nadzorczych nad ww. instytucją realizowanych przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. Minister jako organ odpowiedzialny za kształtowanie polityki rozwoju żeglugi śródlądowej i śródlądowych dróg wodnych sprawuje nadzór nad Wodami Polskimi, bez uszczerbku dla zadań nadzorczych realizowanych przez ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej. W ramach zadań nadzorczych minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej może:

- przeprowadzić kontrolę na zasadach określonych w ustawie z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli w administracji rządowej (Dz.U. z 2020 r. poz. 224);
- żądać przedstawienia informacji oraz dokumentów;
- wydawać wytyczne i zalecenia w zakresie zadań związanych z budową, przebudową i modernizacją śródlądowych dróg wodnych, a także zadań wynikających z przepisów ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej - w której określonej zostały obowiązki administratora drogi wodnej wpisane w funkcjonowanie dróg wodnych.

Wprowadzone przepisy są analogiczne do przepisów dotyczących uprawnień nadzorczych ministra właściwego do spraw rybołówstwa nad Wodami Polskimi (art. 263 ustawy – Prawo wodne).

**W art. 8 w pkt 4 w projekcie ustawy** zaproponowano uchylenie przepisu art. 213 ust. 5 ustawy - Prawo wodne, w związku z likwidacją pojęcia „śródlądowe drogi wodne o szczególnym znaczeniu transportowym” i przyznaniu ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej kompetencji w zakresie wszystkich śródlądowych dróg wodnych w Polsce.

**W art. 8 w pkt 5 w projekcie ustawy** wprowadzono nowe zadania Wód Polskich, będące konsekwencją zmian w ustawie z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej i ustanowieniem kompetencji w zakresie kształtowania polityki rozwoju śródlądowych dróg wodnych – minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej oraz utrzymania dróg wodnych – minister właściwy do spraw gospodarki wodnej we współpracy z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej. W ramach projektu ustawy wyodrębniono i wskazano nowe zadania Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej oraz, uzupełniono i uszczegółowiono zadania jednostek terenowych PGW WP w zakresie rozwoju i utrzymania śródlądowych dróg wodnych. Wprowadzono sprawozdawczość PGW WP w zakresie utrzymania i rozwoju dróg wodnych.

Zmiany niniejszej ustawy przewidziane w ustawie – Prawo wodne (art. 8 pkt 5 i 11) oraz w ustawie z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (art. 2) mają na celu skupienie wszystkich kompetencji związanych z inwestycjami w gospodarce wodnej, w tym na śródlądowych drogach wodnych w jednym podmiocie – PGW WP. Rezygnacja z podziału kompetencji inwestycyjnych pomiędzy organami administracji żeglugi śródlądowej a PGW WP pozwoli przypisać jednemu podmiotowi odpowiedzialność za kompleksową działalność inwestycyjną, bez względu na znaczenie poszczególnych odcinków dla rozwoju żeglugi śródlądowej. Za skupieniem inwestycji w gospodarce wodnej w PGW WP w zakresie inwestycji na drogach wodnych przemawia także dotychczasowe doświadczenie i zdolność instytucjonalna jednostki.

Mając na uwadze zaproponowane kompetencje ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej oraz ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej w zakresie dróg wodnych, istnieje konieczność wyodrębnienia w ramach systemu gospodarowania wodą, zadań i działań związanych z utrzymaniem i rozwojem dróg wodnych usprawniających zarządzanie drogami wodnymi przez instytucje publiczne. W tym kontekście w projektowanej regulacji przewiduje się wprowadzenie następujących zmian:

- doprecyzowanie zakresu zadań w zakresie dróg wodnych, tj. koordynacja, nadzór i realizacja inwestycji na śródlądowych drogach wodnych przez jednostki organizacyjne PGW WP (art. 240 ust. 2 pkt 21, ust. 3 pkt 8 oraz ust. 4 pkt 6) – Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej oraz Zarządy Zlewni;
- wprowadzenie podstawy prawnej do realizacji przez PGW WP polityki rozwoju śródlądowych dróg wodnych (art. 240 ust. 2 pkt 13a, ust. 3 pkt 15a oraz ust. 4 pkt 7a) – minister właściwy do

spraw żeglugi śródlądowej odpowiada za kreowanie polityki rozwoju śródlądowych dróg wodnych, natomiast instytucją posiadającą odpowiednie narzędzia do jej realizacji, oprócz organów administracji żeglugowej, są PGW WP. Tym samym wprowadzone regulacje, oprócz działań o charakterze inwestycyjnym, umożliwiają PGW WP na realizację działań z zakresu polityki rozwoju dróg wodnych takich, jak: prowadzenie spraw związanych z turystycznym wykorzystaniem dróg wodnych, wyznaczanie standardów działalności administracji drogi wodnej, organizowanie grup roboczych, komitetów grupujących użytkowników dróg wodnych, czy też realizację programów rozwoju dróg wodnych, o których mowa w art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, w zakresie wskazanym przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej;

- określenie współpracy pomiędzy organami administracji żeglugowej oraz administracją dróg wodnych w zakresie realizacji zadań dotyczących utrzymania i rozwoju śródlądowych dróg wodnych i infrastruktury funkcjonalnie powiązanej (240 ust. 4 pkt 11);
- wprowadzenie nowych obowiązków sprawozdawczych (art. 240 ust. 14a i 14b) – przygotowanie sprawozdania z zakresu działalności Wód Polskich w obszarze funkcjonowania oraz rozwoju śródlądowych dróg wodnych w zakresie żeglugi śródlądowej oraz budowy, przebudowy i modernizacji śródlądowych dróg wodnych.

Uzupełniona została luka prawna, polegająca na braku podstawy prawnej działalności PGW WP w zakresie realizacji polityki rozwoju dróg wodnych, wyznaczonej przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. Propozycje wynikają ze zmiany w dziale - gospodarka wodna (art. 2), zgodnie z którą wskazano, że utrzymanie śródlądowych dróg wodnych jest wykonywane w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej, natomiast za rozwój śródlądowych dróg wodnych odpowiada minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej. Zmiany są również odzwierciedleniem podziału kompetencji pomiędzy poszczególne jednostki organizacyjne Wód Polskich: regionalne zarządy gospodarki wodnej i zarządy zlewni w odniesieniu do planowania i wykonywania zadań w zakresie modernizacji, utrzymywania oraz realizacji niektórych obowiązków administratora śródlądowych dróg wodnych.

Zaproponowano nowe ustępy 14a i 14b do art. 240 zawierające obowiązek sporządzania sprawozdania z działalności Wód Polskich w zakresie związanym z funkcjonowaniem oraz rozwojem śródlądowych dróg wodnych w zakresie żeglugi śródlądowej oraz budowy, przebudowy i modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Termin sporządzania sprawozdania jest spójny z innymi obowiązkami sprawozdawczymi PGW WP. Wody Polskie jako podmiot realizujący wszystkie inwestycje w gospodarce wodnej, w tym te na śródlądowych drogach wodnych, zobowiązane są do wdrażania polityki rozwoju dróg wodnych kreowanej przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. Tym samym zasadne jest, aby sporządzały roczne sprawozdania z tej działalności, na podstawie których minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej będzie w stanie ocenić ilościowo i jakościowo działalność Wód Polskich w tym zakresie.

**W art. 8 w pkt 6 w projekcie ustawy** wprowadzono nowe brzmienie art. 259 ustawy – Prawo wodne usuwając zapis o śródlądowych drogach wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym. Jest to zmiana wynikowa, związana z usunięciem z ustawy definicji „śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym”.

**W art. 8 w pkt 7 w projekcie ustawy** wprowadzono możliwość wprowadzenia elektronicznego systemu poboru opłat za korzystanie ze śluz i pochylni przez statki przeznaczone do uprawiania sportu lub rekreacji i inne małe statki. W obecnym brzmieniu za korzystanie ze śluz i pochylni opłatę pobiera się jedynie w miejscu przejścia przez śluzę i pochylnię. W projektowanych przepisach dodano regulację pozwalającą na pobór opłaty również za pomocą elektronicznego systemu poboru opłat.

**W art. 8 w pkt 8 w projekcie ustawy** wprowadzono możliwość elastycznego kształtowania systemu opłat za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych. Obecnie obowiązujące regulacje w zakresie polityki kształtowania należności za śródlądowe drogi wodne oraz urządzenia wodne usytuowane na śródlądowych wodach powierzchniowych, stanowiących własność Skarbu Państwa określają jedynie możliwość ustanowienia jednostkowych stawek tych opłat, bez możliwości elastycznego kształtowania systemu obowiązujących opłat. Proponowane regulacje pozwolą na czasowe zwolnienie niektórych odcinków dróg wodnych z obowiązku ponoszenia tych należności przez użytkowników dróg wodnych. Ta regulacja w pełni uelastyczni kreowanie polityki opłat za drogi wodne i infrastrukturę funkcjonalnie powiązaną, mając na uwadze wzrost wykorzystania dróg wodnych przez użytkowników dróg wodnych, wsparcie dla sektora przedsiębiorców żeglugowych w razie ewentualnych kryzysów gospodarczych, promocję żeglugi śródlądowej wśród lokalnych społeczności.

**W art. 8 w pkt 9 w projekcie ustawy** wprowadzono zmiany wynikowe w art. 317 ust. 2 ustawy – Prawo wodne, związane z usunięciem z ustawy definicji śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym.

**W art. 8 w pkt 10 w projekcie ustawy** wprowadzono przepis mający na celu zachowanie spójności między dokumentami planistycznymi opracowanymi przez Wody Polskie, które obejmują obowiązki administratora dróg wodnych i wykonującego prawa właścicielskie w stosunku do śródlądowych wód płynących. Dlatego też, wskazano, że Plany utrzymania wód określone w art. 327 ustawy - Prawo wodne, powinny również uwzględniać potrzebę zachowania warunków bezpiecznej żeglugi poprzez realizację działań wskazanych w art. 43 ust 1 pkt 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

**W art. 8 w pkt 11 w projekcie ustawy** proponuje się uchylenie art. 357 ustawy - Prawo wodne. Rezygnacja z podziału kompetencji inwestycyjnych pomiędzy organy administracji żeglugi śródlądowej a PGW WP pozwoli przypisać jednemu podmiotowi odpowiedzialność za kompleksową działalność inwestycyjną. Wody Polskie będą pełniły funkcję inwestora na wszystkich śródlądowych drogach wodnych.

**W art. 8 w pkt 12 w projekcie ustawy** wprowadzono dodatkowy element, na podstawie którego minister właściwy do spraw gospodarki wodnej dokonuje rocznej oceny działalności Wód Polskich. Mając na uwadze odpowiedzialność ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej za funkcjonowanie i rozwój śródlądowych dróg wodnych, jego uprawnieniem i obowiązkiem powinna być ocena realizacji przez Wody Polskie zadań w zakresie śródlądowych dróg wodnych i żeglugi śródlądowej na podstawie sprawozdania określonego w art. 240 ust. 14a. Zgodnie z nowym przepisem ocena ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej będzie obowiązkowym elementem rocznej oceny działalności Wód Polskich dokonywanej przez ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej.

**W art. 8 w pkt 13 w projekcie ustawy** wprowadzono zmiany wynikające ze zmiany ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej – usunięcie wyrażenia: „o szczególnym znaczeniu



transportowym”. Po zmianie przepisów operat wodnoprawny będzie zawierał ustalenia wynikające z programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych.

**W art. 9 w pkt 1 w projekcie ustawy** dokonano zmiany 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) (dalej „ustawa o wsparciu finansowym armatorów”) w zakresie dodania art. 28a regulującego kwestie związane z zamianami planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej (dalej „FŻŚ”). Zmiany w planie finansowym FŻŚ dokonywane są przez Bank Gospodarstwa Krajowego (dalej „BGK”), na wniosek ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. BGK podobnie jak przy obowiązującej procedurze uchwalania planu finansowego, przekazuje opracowany projekt zmiany planu finansowego FŻŚ do uzgodnień z :

- ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej;
- ministrem właściwym do spraw finansów publicznych – w zakresie finansowym.

Plan finansowy FŻŚ stanowi podstawowy dokument na podstawie, którego dokonuje się wypłat środków na cele związane m.in. z promocją żeglugi śródlądowej lub wsparciem finansowych armatorów śródlądowych. Wprowadzenie procedury zmiany planu finansowego pozwoli na efektywną regulację gospodarki finansowej FŻŚ w przypadkach ewentualnych zmian zapotrzebowania na środki, wynikające z sytuacji rynkowej armatorów śródlądowych oraz priorytetów polityki rozwoju sektora żeglugi śródlądowej. Procedura zmiany planu finansowego może umożliwić efektywne wydatkowanie środków na m.in. cele takie, jak:

- kredyty preferencyjne – w planie finansowym wskazane są limity środków na kredyty, co oznacza, że w przypadku ewentualnego wystąpienia zwiększonego zapotrzebowania na ten rodzaj wsparcia, powinna istnieć możliwość zmiany limitów lub zmiany w kategoriach limitów;
- dopłaty bezpośrednie do wyposażenia statków – sytuacja podobna jak w przypadku kredytów preferencyjnych, zmiany limitów mogą wynikać ze zwiększonego zapotrzebowania;
- promocja żeglugi śródlądowej w oparciu o plan promocji żeglugi śródlądowej – możliwość zmiany limitów środków jest uzależniona od stopnia realizacji działań określonych w planie (generacja oszczędności z tego tytułu) lub zmian w priorytetach polityki rozwoju sektora.

**W art. 9 w pkt 2 w projekcie ustawy** uregulowane zostały kwestie związane z terminem zatwierdzenia planu promocji żeglugi śródlądowej przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. Zatwierdzenie planu promocji następuje w ciągu 30 dni od daty przekazaniu planu promocji przez Radę Żeglugi Śródlądowej. Wprowadzona regulacja uelastyczni proces zatwierdzania planu promocji przez właściwy organ, a jednocześnie skonstruowany termin jest zgodny z procedurą przygotowania planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej przez Bank Gospodarstwa Krajowego.

**W art. 9 w pkt 3 w projekcie ustawy** wprowadzono nowy przepis art. 46a regulujący kwestie proceduralne zmiany planu promocji żeglugi śródlądowej. W myśl tej regulacji Rada Żeglugi Śródlądowej opracowuje projekt zmiany planu promocji i przekazuje do zatwierdzenia ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej. Po zatwierdzeniu planu promocji zostaje przekazany do BGK w celu ujęcia go w planie finansowym FŻŚ. Plan promocji żeglugi śródlądowej stanowi listę działań o charakterze promocyjnym, realizowanych przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, a finansowanych ze środków FŻŚ. Uwzględnienie możliwości zmiany planu promocji żeglugi śródlądowej pozwoli na efektywne zarządzanie środkami FŻŚ na cele wymienione w ustawie z dnia 31 lipca 2019 r. o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu

Rezerwowym szczególności w przypadkach zmian w priorytetach rozwoju sektora żeglugi śródlądowej oraz oceny możliwości i stopnia realizacji działań określonych w planie promocji. Co w konsekwencji w przypadku działań, których możliwość realizacji z jakiegoś powodu jest niemożliwa, pozwoli na generowanie oszczędności z tego tytułu lub pozwoli na uwzględnienie nowych działań, których efektywność może być większa dla celów określonych w ustawie z dnia 31 lipca 2019 r. o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym .

**W art. 9 pkt 4 w projekcie ustawy** wprowadzono przepis epizodyczny zmieniający terminy przyjęcia planu promocji żeglugi śródlądowej na rok 2021. Ze względu na stan epidemiczny związany z COVID-19 plan promocji żeglugi śródlądowej na rok 2021, nie został opracowany i przedstawiony do zatwierdzenia przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej w terminie określonym w ustawie z dnia 31 lipca 2019 r. o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym – tj. do dnia 30 kwietnia. Powyższe oznacza, że plan promocji na rok 2021 nie został zatwierdzony w terminie, a tym samym nie obowiązuje. Wprowadzona regulacja w nowym art. 60a ustawy z dnia 31 lipca 2019 r. o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym umożliwi ponowne opracowanie projektu planu na 2021 i przekazanie go do zatwierdzenia przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. Zgodnie z założeniami Rada Żeglugi Śródlądowej w ciągu 30 dni od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy opracuje i przedstawi do zatwierdzenia ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej plan promocji na rok 2021. Następnie minister w terminie 30 dni zatwierdzi plan i przekaze do BGK w celu ujęcia w planie finansowym FŻŚ. BGK na podstawie otrzymanego planu promocji przeprowadzi procedurę zmian i uzgodnienia planu finansowego FŻŚ, uzupełnionego o nowy plan promocji na rok 2021.

**W art. 10 projektu ustawy** zakłada się zapewnienie możliwości kontynuowania na dotychczasowych warunkach inwestycji krzyżujących się ze śródlądowymi drogami wodnymi. Przedmiotowy przepis ma pozwolić wyjątkowo w przypadku dotychczasowych inwestycji na ich zakończenie, do których zastosowanie mają nowe regulacje art. 193 ust. 8 i 9 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne .

**W art. 11 projektu ustawy** przewiduje się, że dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 42 ust. 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 42 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez 24 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

**W art. 12 projektu ustawy** przesądza się, że w związku z wprowadzanymi zmianami w zakresie prowadzenia bazy danych dotychczasowa baza informacji o statkach, członkach załóg statków oraz o stanie śródlądowych dróg wodnych staje się bazą informacji o statkach i członkach załóg statków. Jednocześnie utrzymuje się w mocy wpisy wprowadzone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy do bazy informacji o statkach, członkach załóg statków oraz o stanie śródlądowych dróg wodnych. Regulacja ta ma na celu zapewnienie płynnego przejścia do prowadzenia bazy zgodnie z nowymi regulacjami.

**W art. 13 projektu ustawy** przewiduje się utrzymanie w mocy i umożliwienie dalszego wydawania legitymacji służbowych, na dotychczasowych zasadach, do czasu wydania rozporządzenia, w którym

minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej określi kategorie pracowników urzędów żeglugi śródlądowej i wzory legitymacji służbowych. Jest to niezbędne do realizacji ustawowego obowiązku do czasu wydania ww. rozporządzenia, biorąc pod uwagę fakt, że z dniem wejścia w życie dodawanego niemniejszym projektem art. 12a w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej pracownicy urzędów żeglugi śródlądowej będą zobowiązani posiadać legitymacje i je okazywać na żądanie strony. Okres ten ograniczono maksymalnie do 36 miesięcy, w którym to minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej, określi w drodze rozporządzenia, uwzględniając procedury, wymogi i terminy wynikające z ustawy z 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 725, z późn. zm.), wzory odpowiednio zabezpieczonych dokumentów.

**W art. 15 w projekcie ustawy**, w związku z wprowadzaniem szeregu nowych regulacji, przesądza się, że sprawy wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie zmian będą prowadzone na podstawie dotychczasowych przepisów. Przepis ten ma na celu zapewnienie sprawnego przejścia do stosowania nowych regulacji, zapewniając załatwienie spraw, bez konieczności spełnienia nowych wymagań, w tym również w zakresie poniesienia opłaty w wysokości ustalonej nowym brzmieniem.

**W art. 16 projektu ustawy** przewiduje się, że ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia. Wyjątek stanowią przepisy określone w art. 1 pkt 15 lit. a i b, pkt 26 i 27 projektu ustawy, które wejdą w życie odpowiednio po upływie 6 i 2 miesięcy od dnia jej ogłoszenia. Wskazane terminy mają zapewnić podmiotom, na które oddziałuje niniejszy projekt ustawy, w szczególności armatorom i właścicielom, odpowiedni czas na przygotowanie się do zmian przewidzianych w projektowanych przepisach. Dodatkowo wyjątek stanowi art. 15 pkt 3, który określa, że przepis art. 9 pkt 4 wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia ustawy. Przepis ten reguluje kwestie związane z planem promocji na rok 2021, dlatego zasadne jest, aby przepis ten wszedł w życie w jak najkrótszym terminie.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu 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.), ponieważ nie zawiera przepisów technicznych.

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.). 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 ustawy nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt ustawy zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych.

Stosowanie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.