



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-186-07

Druk nr 520
Warszawa, 9 maja 2008 r.

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o zmianie ustawy o żegludze
śródlądowej wraz z projektami aktów
wykonawczych.**

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

(-) Donald Tusk

U S T A W A

z dnia.....

o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857 oraz z 2007 r. Nr 123, poz. 846 i Nr 176, poz. 1238) wprowadza się następujące zmiany:

1) po rozdziale 6 dodaje się rozdział 6a w brzmieniu:

„Rozdział 6a

Zharmonizowany system usług informacji rzecznej

Art. 47a. 1. Minister właściwy do spraw transportu prowadzi zharmonizowany system usług informacji rzecznej, polegający na udostępnianiu informacji dotyczących śródlądowych dróg wodnych różnym użytkownikom, zwany dalej „RIS”.

2. RIS ma na celu wsparcie transportu wodnego śródlądowego, w zakresie bezpieczeństwa, wydajności i zmniejszenia oddziaływania na środowisko naturalne oraz usprawnienie współdziałania z innymi rodzajami transportu, w szczególności przez udostępnianie użytkownikom RIS informacji, mających wpływ na:

1) warunki żeglugowe, w tym informacji geograficznych, hydrologicznych i administracyjnych (informacje o drogach wodnych);

- 2) podejmowanie działań dotyczących aktualnej sytuacji żeglugowej w ruchu lokalnym (taktyczne informacje o ruchu);
 - 3) podejmowanie działań średnio- i długoterminowych przez użytkowników RIS (strategiczne informacje o ruchu).
3. RIS wprowadza się na śródlądowych drogach wodnych, w szczególności na śródlądowych drogach wodnych klasy IV i wyższej, które są połączone drogami wodnymi klasy IV lub wyższej z drogami wodnymi klasy IV lub wyższej innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej.
 4. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki wodnej określi, w drodze rozporządzenia, wykaz śródlądowych dróg wodnych, o których mowa w ust. 3, kierując się kryteriami ekonomicznymi i intensywnością ruchu żeglugowego.

Art. 47b. Informacje, o których mowa w art. 47a ust. 2, podlegają przepisom o ochronie tajemnic ustawowo chronionych.

Art. 47c. 1. Dla zapewnienia realizacji zadań RIS tworzy się Centrum RIS.

2. Centrum RIS jest państwową jednostką budżetową podległą ministrowi właściwemu do spraw transportu.
3. Centrum RIS kieruje dyrektor powoływany i odwoływany przez ministra właściwego do spraw transportu, spośród kandydatów posiadających wyższe wykształcenie oraz wiedzę, kwalifikacje

zawodowe i doświadczenie z zakresu żeglugi śródlądowej.

4. Minister właściwy do spraw transportu nadaje, w drodze rozporządzenia, statut Centrum RIS, uwzględniając jego organizację i zakres działania.

Art. 47d. Do zadań Centrum RIS należy:

- 1) gromadzenie, przetwarzanie i udostępnianie informacji, o których mowa w art. 47a ust. 2;
- 2) podejmowanie działań zapewniających:
 - a) użytkownikom RIS dostęp do elektronicznych map nawigacyjnych,
 - b) udostępnianie organom administracji publicznej oraz państwom członkowskim Unii Europejskiej elektronicznych raportów ze statków, zawierających w szczególności dane dotyczące statku i przewożonych towarów,
 - c) harmonizację usług, treści danych, formatu i częstotliwości ich udostępniania w taki sposób, że użytkownicy RIS mają dostęp do tych samych usług i informacji na poziomie europejskim (interoperacyjność);
- 3) podejmowanie działań promujących korzystanie z RIS oraz propagowanie wykorzystywania technologii pozycjonowania satelitarnego.

Art. 47e. 1. Organy administracji publicznej oraz jednostki badawczo-rozwojowe, posiadające dane niezbędne do funkcjonowania RIS, w tym dane hydrologiczne, meteorologiczne, geograficzne oraz hydrogeologiczne i administracyjne, dotyczące

śródlądowych dróg wodnych objętych RIS, określone zgodnie z ust. 2, są obowiązane do ich nieodpłatnego udostępniania Centrum RIS.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki wodnej określi, w drodze rozporządzenia, wykaz organów administracji publicznej oraz jednostek badawczo-rozwojowych, a także zakres, rodzaj, częstotliwość oraz sposób przekazywania do Centrum RIS danych, o których mowa w ust. 1, kierując się potrzebą zapewnienia użytkownikom RIS pełnych informacji o drogach wodnych, a w stosunku do państwowej służby hydrologiczno-meteorologicznej i państwowej służby hydrogeologicznej – stosowanymi przez nie standardowymi procedurami zbierania i przetwarzania danych hydrologicznych, meteorologicznych i hydrogeologicznych, określonych w prawie wodnym.
3. Jednostki badawczo-rozwojowe, o których mowa w ust. 1, udostępniają odpłatnie inne dane niż określone w ust. 2, na podstawie umowy zawartej między jednostką badawczo-rozwojową a Centrum RIS.

Art. 47f. 1. Informacje, o których mowa w art. 47a ust. 2, są udostępniane użytkownikowi RIS posiadającemu urządzenie i oprogramowanie, dla których został wydany dokument zgodności, stwierdzający możliwości techniczne oraz systemowe ich prawidłowego i sprawnego współdziałania z RIS, zwany dalej „dokumentem zgodności”.

2. Użytkownik RIS jest obowiązany do uzyskania dokumentu zgodności, wydawanego przez dyrektora Centrum RIS.
3. Obowiązku, o którym mowa w ust. 2, nie stosuje się do użytkownika RIS posiadającego urządzenie i oprogramowanie, dla których został wydany dokument zgodności przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

Art. 47g. 1. Dokument zgodności wydaje się na wniosek użytkownika RIS.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, powinien zawierać:

- 1) oznaczenie użytkownika RIS;
- 2) informacje o rodzaju urządzenia i oprogramowania, wraz z ich charakterystyką techniczną.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się dokumentację techniczną urządzenia i oprogramowania.

Art. 47h. Za wydanie dokumentu zgodności pobiera się opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy.

Art. 47i. Wykorzystywany w ramach RIS Automatyczny System Identyfikacji statków (AIS) powinien być zgodny z przepisami porozumienia regionalnego dotyczącego usług radiotelefonicznych na śródlądowych drogach wodnych²⁾, zawartego w ramach Konstytucji i Konwencji Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego (Dz. U. z 2003 r. Nr 10, poz. 111).”;

2) w art. 58 dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) uniemożliwia lub utrudnia uprawnionym do inspekcji pracownikom urzędów żeglugi śródlądowej wykonywanie zadań określonych w art. 9 ust. 2 pkt 2, 4-8 i 10,”;

3) w art. 59 dodaje się pkt 3 i 4 w brzmieniu:

„3) niezwłocznego zawiadomienia o zaistnieniu wypadku żeglugowego,

4) udzielenia pomocy w działaniach ratowniczych,”;

4) w art. 70:

a) w ust. 2 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) za dokument zgodności, pobieranych przez Centrum RIS.”,

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Opłaty pobierane przez Centrum RIS stanowią dochód budżetu państwa.”;

5) w załączniku do ustawy dodaje się część X w brzmieniu:

„X	RIS Za wydanie dokumentu zgodności	200 zł”
----	---------------------------------------	---------

Art. 2. Do dnia 1 stycznia 2020 r. opłatę, o której mowa w art. 47h ustawy wymienionej w art. 1, pobiera się w wysokości obniżonej o 50 %.

Art. 3. 1. W okresie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy minister właściwy do spraw transportu wyznaczy pełnomocnika do przygotowania zharmonizowanego systemu usług informacji rzecznej oraz podejmowania działań zmierzających do utworzenia Centrum RIS.

2. Nadzór nad pełnomocnikiem sprawuje minister właściwy do spraw transportu.

3. Z dniem powołania dyrektora Centrum RIS pełnomocnik zakończy swoją działalność.

Art. 4. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2013 r., z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 2 i 3 oraz art. 3, które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia;
- 2) art. 47c i 47d ustawy określonej w art. 1, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2010 r.;
- 3) art. 47e ustawy określonej w art. 1, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2012 r.

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 255 z 30.09.2005, str. 152).

²⁾ Tekst niniejszego porozumienia został opublikowany w Dz. Urz. M.T. z 2007 r. Nr 12, poz. 45.

U Z A S A D N I E N I E

Zmiany w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm.) wynikają z konieczności dostosowania przepisów krajowych do przepisów Unii Europejskiej, a także z konieczności rozszerzenia katalogu wykroczeń, oraz mają na celu ustawowe usankcjonowanie wykroczeń w żegludze śródlądowej.

Dostosowanie do przepisów UE

Zmiany w projekcie ustawy wynikają z konieczności wdrożenia do krajowego porządku prawnego przepisów dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 255 z 30.09.2005, str. 152).

Dyrektywa ma zastosowanie do wdrożenia i funkcjonowania RIS na śródlądowych drogach wodnych klasy IV i wyższej państw członkowskich, które są połączone drogami wodnymi klasy IV lub wyższej z drogami wodnymi klasy IV lub wyższej innego państwa członkowskiego, w tym w portach znajdujących się na takich drogach wodnych, o których mowa w decyzji nr 1346/2001/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 maja 2001 r. zmieniającej decyzję nr 1692/96/WE w zakresie portów morskich, portów śródlądowych oraz terminali intermodalnych, jak również projektu nr 8 wymienionego w załączniku III.

W Polsce obejmie on następujące drogi wodne:

- 1) jezioro Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi (9,5 km),
- 2) rzeka Odra od miejscowości Ognica do Przekopu Klucz-Ustowo i dalej jako rzeka Regalica do ujścia do jeziora Dąbie (44,6 km),
- 3) rzeka Odra Zachodnia:
 - a) od jazu w miejscowości Widuchowa (km 704,1 rzeki Odry) do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi wraz z bocznymi odgałęzieniami (33,6 km),
 - b) Przekop Klucz-Ustowo łączący rzekę Odrę Wschodnią z rzeką Odrą Zachodnią (2,7 km),

4) rzeka Parnica i Przekop Parnicki od rzeki Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi (6,9 km).

Ich łączna długość wynosi 97,3 km.

RIS będzie systemem informacyjnym na użytek transportu śródlądowego. Obejmować będzie m.in.:

- ogólne informacje geograficzne, hydrologiczne, administracyjne dla danego odcinka – tzw. Informacje shore to ship (brzeg – statek) lub shore to office (brzeg – biuro),
- informacje o aktualnej sytuacji na odcinku drogi wodnej (w szczególności związane z awariami, wypadkami),
- informacje dotyczące średnio- i długoterminowych planów dotyczących odcinka wodnego (np. inwestycji),
- system będzie zawierał także dane statystyczne dotyczące transportu śródlądowego oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury rzecznej.

Wprowadzenie RIS wpłynie na poprawę bezpieczeństwa żeglugi dzięki szybkiej wymianie informacji dotyczącej dróg wodnych. Wpłynie on także na podniesienie wydajności transportu śródlądowego, co przyczynić się może do jego efektywniejszego rozwoju.

Mając na uwadze zapisy w Białej Księdze „Europejska Polityka Transportowa do 2010 r.” stanowiące o konieczności wzrostu znaczenia transportu wodnego śródlądowego, jako jednego z komponentów transportu kombinowanego, Komisja Europejska wyszła z inicjatywą promującą transport wodny śródlądowy. W związku z koniecznością stworzenia nowych uregulowań prawnych w tym zakresie została opracowana dyrektywa w sprawie systemu informacji o ruchu na śródlądowych drogach wodnych (RIS).

Celem dyrektywy jest utworzenie i wdrożenie systemu wymiany informacji szczególnie przydatnych dla żeglugi śródlądowej – zakres informacji będzie obejmował wiele zagadnień i w jego skład będzie wchodziło kilka komponentów. Znajdą się tam zarówno dane dotyczące lokalnych uwarunkowań – charakterystyka oraz parametry danego odcinka, a także wymagania i ewentualne ograniczenia czy też informacje o zagrożeniach bądź zamknięciu drogi wodnej, a także informacje nt. przepisów lokalnych, natężenia ruchu itp.

Obecne możliwości technologiczne pozwalają na wprowadzenie takiego systemu – podobne systemy istnieją w niektórych państwach europejskich (m.in. w Niemczech, Francji, Holandii, Finlandii). RIS będzie systemem obejmującym również te lokalne podsystemy.

Możliwości, jakie daje wprowadzenie RIS, wpłyną na sprawne i szybkie przekazywanie danych, co przysłuży się usprawnieniu funkcjonowania tej gałęzi transportu.

Przetwarzanie danych osobowych koniecznych do funkcjonowania RIS jest prowadzone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 101, poz. 926, z późn. zm.), ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. Nr 171, poz. 1800, z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. Nr 112, poz. 1198, z późn. zm.).

Zmiany w przepisach karnych

W związku ze sprawą dotyczącą odmówienia przez kierownika statku wejścia na statek uprawnionego do inspekcji pracownika urzędu żeglugi śródlądowej Sąd Okręgowy w Szczecinie uznał kierownika statku winnym naruszenia przepisu § 1.20 załącznika do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. Nr 212, poz. 2072).

W swoim uzasadnieniu sąd uznał jednakże, że przepis ten nie jest ustawowo sankcjonowany (nie może być zakwalifikowany do katalogu wykroczeń, o których mowa w art. 62 pkt 1-9 ustawy o żegludze śródlądowej) i nie może nastąpić jego egzekucja.

W związku z wyrokiem sądu jest konieczne natychmiastowe uregulowanie spraw dotyczących wykroczeń w żegludze śródlądowej, aby zapewnić możliwość prawidłowego wypełniania przez organy terenowe powierzonych im ustawą o żegludze śródlądowej zadań – w myśl art. 9 ust. 2 ustawy o żegludze śródlądowej; jest to m.in. zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej, przeprowadzanie inspekcji statków, kontroli dokumentów przewozowych i zgodności przewożonego przez statek ładunku z tymi dokumentami.

Katalog wykroczeń podlegających karze musi zostać uzupełniony o wykroczenie w zakresie wypadków żeglugowych.

Natomiast należy usankcjonować ustawowo naruszenie przepisów art. 9 ust. 2 pkt 2, 4-8 i 10 ustawy o żegludze śródlądowej.

W projekcie ustawy został dodany przepis, dotyczący wyznaczenia, w ciągu 6 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy, pełnomocnika do przygotowania RIS oraz podejmowania wszelkich czynności zmierzających do utworzenia Centrum RIS. Zgodnie z regulacją zawartą w projekcie ustawy nadzór nad pełnomocnikiem będzie sprawował minister właściwy do spraw transportu. Ze względu na konieczność długotrwałych przygotowań systemu oraz mając na względzie przesunięcie terminu uruchomienia systemu na 2013 r., data utworzenia Centrum RIS została wyznaczona na 2010 r. oraz konsekwentnie wydłużony został, do 2020 r., okres pobierania obniżonej o 50 % opłaty za wydanie dokumentu zgodności dla urządzenia i oprogramowania, wykorzystywanych w ramach systemu RIS (art. 2 ustawy).

W art. 47e ust. 2 jest zawarte upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia, zawierającego wykaz organów administracji publicznej oraz jednostek badawczo-rozwojowych, a także zakres, rodzaj, częstotliwość oraz sposób przekazywania do Centrum RIS danych, o których mowa w ust. 1. Natomiast w art. 47e ust. 3 projektu ustawy został dodany przepis, który przewiduje uzyskiwanie danych odpłatnych, w ramach procedur niestandardowych, na podstawie umów cywilnoprawnych, zawieranych między jednostkami badawczo-rozwojowymi a dyrektorem Centrum RIS.

Określenie szczegółowego rodzaju danych, niezbędnych do funkcjonowania przedmiotowego systemu, będzie możliwe na etapie tworzenia RIS, na podstawie wykonanych analiz i projektów wdrożenia systemu RIS. Przed wykonaniem powyższych analiz i projektów wdrożeniowych nie ma możliwości wskazania, które dane, z ogółu danych hydrologicznych, meteorologicznych, geograficznych, hydrogeologicznych i administracyjnych, oraz w jakim stopniu okażą się konieczne w sytuacjach nadzwyczajnych, do których mają zastosowanie procedury niestandardowe, a także kosztów z tym związanych. Opłaty za uzyskanie koniecznych danych odpłatnych będą pokrywane ze środków przewidzianych w budżecie państwa na przygotowanie i funkcjonowanie systemu RIS. Dane odpłatne będą potrzebne w niewielkim stopniu, a więc zakłada się, że koszty z tym związane będą znikome.

Zatem pozyskiwanie danych odpłatnych nie będzie wymagało wyznaczania dodatkowych, innych niż wskazane w uzasadnieniu, środków w budżecie państwa.

Działania związane z tworzeniem i wprowadzaniem ww. systemu w wielu krajach europejskich będą przedmiotem konsultacji również z komitetem działającym przy Komisji Europejskiej. Dzięki konsultacjom i wymianie doświadczeń będzie możliwe dokładniejsze określenie zasad funkcjonowania systemu, jak również informacji i danych, wykorzystywanych w ramach RIS, które będą podstawą i wskazówką dla państw członkowskich wprowadzających przedmiotowy system.

Powyższe regulacje mają na celu zapewnienie użytkownikom systemu RIS możliwie szerokiej informacji dotyczących dróg wodnych.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej. Organizacje o charakterze lobbingskim wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingską nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem ustawy.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.) projekt ustawy o zmianie ustawy o żegludzie śródlądowej nie podlega notyfikacji.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

Akt ten będzie miał wpływ na organy terenowe administracji żeglugi śródlądowej i drogi wodnej. Wpłynie na poprawę bezpieczeństwa żeglugi na śródlądowych drogach wodnych.

2. Konsultacje społeczne

Projekt ustawy został skonsultowany z następującymi podmiotami:

- 1) Związkiem Polskich Armatorów Śródlądowych,

- 2) Odratrans S.A.,
- 3) Żegluga Bydgoską,
- 4) Centrum Żeglugi Śródlądowej przy Akademii Morskiej w Szczecinie,
- 5) Akademią Morską w Szczecinie.

Nie zgłoszono uwag do projektu ustawy.

3. Wpływ aktu normatywnego na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie przedmiotowej regulacji będzie miało wpływ na dochody i wydatki budżetu oraz sektor publiczny.

Przewidywane koszty związane z opracowaniem oraz funkcjonowaniem RIS

W związku z tym, że do chwili obecnej na śródlądowych drogach wodnych w Polsce nie funkcjonował tego rodzaju system, koszty są analizowane na podstawie kosztów ponoszonych na funkcjonowanie tego typu rozwiązań w innych krajach europejskich, a także w innych gałęziach transportu.

Przewidywany koszt stworzenia samego systemu to ok. 80 000 000 zł. Przy szacowaniu kwoty 80 000 000 zł wzięto pod uwagę koszty realizacji analogicznego systemu informacyjnego VTS, wdrożonego na odcinku Szczecin – Świnoujście przez Urząd Morski w Szczecinie.

System RIS będzie obejmował 97,3 km Dolnej Odry, obejmując m.in.: gromadzenie, przetwarzanie i przekazywanie informacji o drogach wodnych, działania zapewniające użytkownikom RIS dostęp do elektronicznych map nawigacyjnych, przekazywanie właściwym organom publicznym oraz państwom członkowskim Unii Europejskiej elektronicznych raportów ze statków, a także interoperacyjność RIS na poziomie europejskim.

Należy uwzględnić koszty powstania i utrzymania nowej jednostki – Centrum RIS. Przewiduje się usytuowanie Centrum RIS w Szczecinie. Ze względu na konieczność całodobowego funkcjonowania Centrum RIS przewiduje się konieczność zatrudnienia ok. 20 osób – roczne koszty wynagrodzenia szacuje się na ok. 900 000 zł.

Koszty stworzenia systemu RIS na Dolnej Odrze będą obejmować: oprogramowanie, stacje hydro-meteo, stanowiska obsługi baz danych, kamery, stanowiska obsługi archiwum, mapy cyfrowe wraz z urządzeniami pomocniczymi i sprzętem komputerowym – ok. 28 000 000 zł (koszty uwzględniają dostawę i montaż na odcinku 97,3 km).

Koszt budowy około 20 stacji radarowych to ok. 30 000 000 zł (koszt jest skalkulowany dla nowych stacji budowanych od podstaw z radarem).

Niezbędne będzie również uzbrojenie w kabel światłowodowy całego dolnego odcinka Odry objętego systemem RIS. Szacunkowy koszt to ok. 20 000 000 zł.

Dodatkowe koszty generowane przez Centrum RIS to kwoty niezbędne do zakupu danych, którymi będzie się posługiwać Centrum RIS. Niezbędne jest także zabezpieczenie kosztów na stały monitoring zmian dna rzeki itp. Centrum RIS musi być wyposażone w statki inspekcyjne (koszt ok. 600 000 zł), a także samochody (jeden terenowy – przystosowany do ciągnięcia statku oraz osobowy – przewidywane koszty zakupu ok. 300 000 zł).

Dodatkowe opłaty będą związane z funkcjonowaniem Centrum RIS jako biura (wynajęcie budynku, koszty telefonów itp.). Może powstać konieczność stworzenia dodatkowych miejsc pracy w organach terenowych administracji żeglugi śródlądowej i drogi wodnej, gdyż jednostki te będą stanowić podstawowe źródła informacji dla RIS (3 etaty – rocznie ok. 130 000 zł).

Wydatki na funkcjonowanie RIS będą ponoszone przez budżet państwa. Środki finansowe w wysokości 50 000 zł zostały zaplanowane w części 39 – Transport na rok 2008, natomiast pozostała kwota będzie wydatkowana stopniowo w terminie do dnia 1 stycznia 2013 r. Niemożliwe jest w chwili obecnej oszacowanie kosztów wpływu.

W świetle art. 12 ust 3 dyrektywy 2005/44/WE państwo członkowskie, na terenie którego system RIS ma obejmować drogi wodne o niskim natężeniu ruchu oraz koszty uruchomienia systemu RIS byłyby nieproporcjonalne w stosunku do korzyści ekonomicznych, jakie może on przynieść dla rozwoju transportu wodnego śródlądowego, ma prawo skierować wniosek do Komisji Europejskiej z prośbą o przesunięcie terminu uruchomienia przedmiotowego systemu. W najbliższym czasie

zostanie uruchomiona procedura, mająca na celu skierowanie wniosku do Komisji Europejskiej, przesuwającego termin uruchomienia systemu na terenie Dolnej Odry do dnia 1 stycznia 2013 r.

Ze względu na konieczność długotrwałych przygotowań systemu oraz mając na względzie przesunięcie terminu uruchomienia systemu na 2013 r., data utworzenia Centrum RIS została wyznaczona na 2010 r.

Koszty ponoszone przez armatorów, w związku z długoterminowym wdrażaniem systemu, będą znikome. Będą pobierane opłaty od podmiotów, które będą chciały uzyskać dokument zgodności urządzenia lub oprogramowania wykorzystywanych w ramach RIS. Przewidywany koszt uzyskania dokumentu zgodności to 200 zł, z zastrzeżeniem, że w celach promocyjnych do 2020 r. opłata ta zostanie obniżona o 50 % (art. 2 ustawy).

Konieczność podejmowania działań promocyjnych w żegludze śródlądowej jest wynikiem nowych zadań określonych w polityce transportowej UE. Jednym z nich jest wzrost znaczenia ekonomicznych i ekologicznych rodzajów transportu, a więc transportu wodnego śródlądowego. Mając świadomość potrzeby promowania tej gałęzi transportu w 2006 r. Komisja Europejska wystosowała Komunikat w sprawie promocji żeglugi śródlądowej „NAIADES” – Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej, w którym określa kierunki i inicjatywy, jakie należy podjąć na poszczególnych poziomach instytucjonalnych (zarówno na poziomie krajowym, jak i międzynarodowym). Mając na względzie powyższe, jako promocję w żegludze śródlądowej uznano możliwość obniżenia stawek za ww. dokument zgodności przez pierwszy okres funkcjonowania systemu RIS.

W art. 47e ust. 3 projektu ustawy został dodany przepis, który przewiduje uzyskiwanie danych odpłatnych, w ramach procedur niestandardowych, na podstawie umów cywilnoprawnych, zawieranych między jednostkami badawczo-rozwojowymi a dyrektorem Centrum RIS. Określenie szczegółowego rodzaju danych, niezbędnych do funkcjonowania przedmiotowego systemu, będzie możliwe na etapie tworzenia RIS, na podstawie wykonanych analiz i projektów wdrożenia systemu RIS. Przed wykonaniem powyższych analiz i projektów wdrożeniowych nie ma możliwości wskazania, które dane, z ogółu danych hydrologicznych, meteorologicznych, geograficznych, hydrogeologicznych i administracyjnych, oraz

w jakim stopniu okażą się konieczne w sytuacjach nadzwyczajnych, do których mają zastosowanie procedury niestandardowe, a także kosztów z tym związanych. Opłaty za uzyskanie koniecznych danych odpłatnych będą pokrywane ze środków przewidzianych w budżecie państwa na przygotowanie i funkcjonowanie systemu RIS. Dane odpłatne będą potrzebne w niewielkim stopniu, a więc zakłada się, że koszty z tym związane będą znikome.

Zatem pozyskiwanie danych odpłatnych nie będzie wymagało wyznaczania dodatkowych, innych niż wskazane w uzasadnieniu, środków w budżecie państwa.

Działania związane z tworzeniem i wprowadzaniem ww. systemu w wielu krajach europejskich będą przedmiotem konsultacji również z komitetem działającym przy Komisji Europejskiej. Dzięki konsultacjom i wymianie doświadczeń będzie możliwe dokładniejsze określenie zasad funkcjonowania systemu jak również informacji i danych, wykorzystywanych w ramach RIS, które będą podstawą i wskazówką dla państw członkowskich wprowadzających przedmiotowy system.

W projekcie ustawy został dodany przepis, dotyczący wyznaczenia, w ciągu 6 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy, pełnomocnika do przygotowania RIS oraz podejmowania wszelkich czynności zmierzających do utworzenia Centrum RIS. Zgodnie z regulacją zawartą w projekcie ustawy, nadzór nad pełnomocnikiem będzie sprawował minister właściwy do spraw transportu.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie przedmiotowej regulacji będzie miało pozytywne skutki na rynku pracy, dzięki stworzeniu nowych miejsc pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało bezpośredniego wpływu na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało bezpośredniego wpływu na sytuację i rozwój regionów.

TABELA ZGODNOŚCI

1.	nr celex / nr naturalny / zmiany dyrektywy			
	2005/44/WE			
2.	tytuł dyrektywy			
	<u>Dyrektywa 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie</u>			
3.	organ bądź organy administracji rządowej odpowiedzialne za transpozycję dyrektywy			
	Ministerstwo Infrastruktury			
4.	wykaz aktów normatywnych transponujących przepisy dyrektywy			
	Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm.)			
5.	przepis dyrektywy	przepis polski (jednostka redakcyjna/akt normatywny)	organ / organy administracji rządowej odpowiedzialne za transpozycję dyrektywy	ocena stanu transpozycji

	art. 1 ust. 1	Art. 47a ust. 1 i 2	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	art. 1 ust. 2			nie wymaga transpozycji
	art. 2 ust. 1	Art. 47a ust. 3	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	art. 2 ust. 2	Art. 47a ust. 3	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	art. 3	Art. 47a ust. 1 i 2	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	art. 4 ust. 1			nie wymaga transpozycji
	art. 4 ust. 2	Art. 47a ust. 2 i art. 47d pkt 2 lit. c	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	art. 4 ust. 3	Art. 47d	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	art. 4 ust. 4	Art. 47c ust. 1	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 4 ust. 5	Art. 47i	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 4 ust. 6	Art. 47d pkt 3	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 4 ust. 7			nie wymaga transpozycji
	Art. 5 ust. 1			nie wymaga transpozycji
	Art. 5 ust. 2			nie wymaga transpozycji
	Art. 5 ust. 3			nie wymaga transpozycji
	Art. 6	Art. 47d pkt 3	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 7 ust. 1	Art. 47f ust. 1	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 7 ust. 2			nie wymaga transpozycji
	Art. 7 ust. 3	Art. 47f ust. 3	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja

	Art. 8	Art. 47c ust. 1	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	art. 9 ust.1			Przepisy wdrożone w ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 101, poz. 926, z późn. zm.) i w ustawie z dnia 16 lipca 2004 r. Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. Nr 171, poz. 1800, z późn. zm.)
	Art. 9 ust. 2	Art. 47b	Ministerstwo Infrastruktury	pełna transpozycja
	Art. 9 ust. 3			Przepisy wdrożone w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. Nr 112, poz. 1198, z późn. zm.)
	Art. 10			nie wymaga transpozycji
	Art. 11			nie wymaga transpozycji
	Art. 12			nie wymaga transpozycji
	Art. 13			nie wymaga transpozycji
	Art. 14			nie wymaga transpozycji
	Załącznik I			nie wymaga transpozycji
	Załącznik II			nie wymaga transpozycji



URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ

SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU

Mikołaj Dowgielewicz

Min.MD/548/08/DP/iz

Warszawa, dnia 12 marca 2008 r.

Pan
Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów

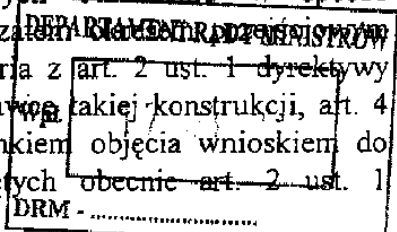
Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej, wyrażona na podstawie art. 9 pkt 3 w związku z art. 2 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 pkt 2a ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494, z późn. zm.) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej Mikołaja Dowgielewicza

Szanowny Panie Ministrze,

W związku z przedłożonym projektem ustawy (pismo nr RM-10-186-07 nowy tekst II), pozwalam sobie przedstawić następujące stanowisko.

- I. Projekt ustawy zawiera w art. 4 pkt 3 przepisy przejściowe przesuwające w czasie rozpoczęcie funkcjonowania systemu usług informacji rzecznej (RIS) do dnia 1 stycznia 2013 r. Taka przejściowa regulacja jest dopuszczalna na podstawie art. 12 ust. 3 dyrektywy 2005/44/WE, która jest wdrażana przedmiotową ustawą. Dyrektywa przewiduje możliwość wystąpienia do Komisji Europejskiej o przedłużenie terminu wprowadzenia na terenie dróg wodnych państwa członkowskiego systemu RIS – w określonych okolicznościach możliwe jest przedłużenie okresu zapewnienia zgodności z wymaganiami art. 4 tejże dyrektywy. Ponieważ Ministerstwo Infrastruktury zadeklarowało potrzebę takiego wystąpienia, konieczne stało się uzupełnienie projektu ustawy wdrażającej dyrektywę o odpowiednie przepisy przejściowe.

Projektodawca odroczył w projekcie ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej rozpoczęcie funkcjonowania systemu RIS do 1 stycznia 2013 r. na terenie całego kraju, nie wymienił natomiast dróg wodnych podlegających odroczeniu w sposób enumeratywny. Przepis art. 4 pkt 3 projektu obejmie zatem ~~nie wszystkie~~ ~~wszystkie~~ wszystkie drogi wodne w Polsce, które spełniają kryteria z art. 2 ust. 1 dyrektywy 2005/44/WE. W związku z przyjęciem przez projektodawcę takiej konstrukcji, art. 4 ust. 3 projektu będzie zgodny z dyrektywą pod warunkiem objęcia wnioskiem do Komisji Europejskiej wszystkich dróg wodnych objętych obecnie art. 2 ust. 1



**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie wykazu śródlądowych dróg wodnych, na których wprowadza się RIS²⁾

Na podstawie art. 47a ust. 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857 oraz z 2007 r. Nr 123, poz. 846, Nr 176, poz. 1238 i Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1 Wykaz śródlądowych dróg wodnych określa załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

MINISTER ŚRODOWISKA

-
- 1) Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).
 - 2) Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 255 z 30.09.2005, str. 152)

WYKAZ ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH

- 1) jezioro Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi (9,5 km),
- 2) rzeka Odra od miejscowości Ognica do Przekopu Klucz-Ustowo i dalej jako rzeka Regalica do ujścia do jeziora Dąbie (44,6 km),
- 3) rzeka Odra Zachodnia:
 - a) od jazu w miejscowości Widuchowa (km 704,1 rzeki Odry) do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi wraz z bocznymi odgałęzieniami (33,6 km),
 - b) Przekop Klucz-Ustowo łączący rzekę Odrę Wschodnią z rzeką Odrą Zachodnią (2,7 km),
- 4) rzeka Parnica i Przekop Parnicki od rzeki Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi (6,9 km).

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wykazu śródlądowych dróg wodnych, na których wprowadza się RIS stanowi wykonanie delegacji ustawowej, zawartej w art. 47a ust. 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857 oraz z 2007 r. Nr 123, poz. 846, Nr 176, poz. 1238 i Nr ..., poz. ...).

Projekt rozporządzenia określa wykaz śródlądowych dróg wodnych, na których wprowadza się zharmonizowane usługi informacji rzecznej (RIS) i stanowi wdrożenie przepisów dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 255 z 30.09.2005, str. 152).

Dyrektywa ma zastosowanie do wdrożenia i funkcjonowania RIS na śródlądowych drogach wodnych klasy IV i wyższej państw członkowskich, które są połączone drogami wodnymi klasy IV lub wyższej z drogami wodnymi klasy IV lub wyższej innego państwa członkowskiego, w tym w portach znajdujących się na drogach wodnych, o których mowa w decyzji nr 1346/2001/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 maja 2001 r. zmieniającej decyzję nr 1692/96/WE w zakresie portów morskich, portów śródlądowych oraz terminali intermodalnych, jak również projektu nr 8 wymienionego w załączniku III.

W Polsce RIS obejmie następujące drogi wodne:

- 1) jezioro Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi (9,5 km),
- 2) rzeka Odra od miejscowości Ognica do Przekopu Klucz-Ustowo i dalej jako rzeka Regalica do ujścia do jeziora Dąbie (44,6 km),
- 3) rzeka Odra Zachodnia:
 - a) od jazu w miejscowości Widuchowa (km 704,1 rzeki Odry) do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi wraz z bocznymi odgałęzieniami (33,6 km),
 - b) Przekop Klucz-Ustowo łączący rzekę Odrę Wschodnią z rzeką Odrą Zachodnią (2,7 km),

4) rzeka Parnica i Przekop Parnicki od rzeki Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi (6,9 km).

Ich łączna długość wynosi 97, 3 km.

Wprowadzenie RIS wpłynie na poprawę bezpieczeństwa żeglugi dzięki szybkiej wymianie informacji dotyczącej dróg wodnych oraz na podniesienie wydajności transportu śródlądowego, co przyczynić się może do jego efektywniejszego rozwoju.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

Akt ten będzie miał wpływ na podmioty zaangażowane w uprawianie żeglugi śródlądowej.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

1. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych;
2. Odratrans S.A.;
3. Żegluga Bydgoska;
4. Centrum Żeglugi Śródlądowej przy Akademii Morskiej w Szczecinie;
5. Akademia Morska w Szczecinie.

3. Wpływ aktu normatywnego na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie aktu normatywnego nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

5. Wpływ rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczości, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało wpływu na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie nadania statutu Centrum RIS²⁾

Na podstawie art. 47c ust. 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857 oraz z 2007 r. Nr 123, poz. 846, Nr 176, poz. 1238 i Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Centrum RIS nadaje się statut stanowiący załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

-
- 1) Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).
 - 2) Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 255 z 30.09.2005, str. 152).

STATUT CENTRUM RIS

§ 1. Centrum RIS jest państwową jednostką budżetową działającą na podstawie ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857 oraz z 2007 r. Nr 123, poz. 846, Nr 176, poz. 1238 i Nr ..., poz. ...) oraz niniejszego statutu.

§ 2. Siedzibą Centrum RIS jest Szczecin.

§ 3. 1. W skład Centrum RIS wchodzi następujące komórki organizacyjne:

- 1) Biuro Operacyjne RIS;
 - 2) Biuro Współpracy Międzynarodowej;
 - 3) Biuro Informatyki;
 - 4) Biuro Wymiany Danych;
 - 5) Dział Organizacyjno-Prawny;
 - 6) Dział Finansów i Księgowości;
 - 7) Dział Administracji i Zamówień Publicznych;
 - 8) Stanowisko Pracy do Spraw Ochrony Informacji Niejawnych.
2. Na potrzeby realizacji określonych zadań, dyrektor Centrum RIS może tworzyć inne komórki organizacyjne niż wymienione w ust. 1.
3. Szczegółową organizację oraz zakres zadań komórek organizacyjnych, o których mowa w ust.1, określają regulaminy organizacyjne nadane przez dyrektora Centrum RIS i zatwierdzone przez ministra właściwego do spraw transportu.

§ 4. 1. Centrum RIS kieruje dyrektor, przy pomocy głównego księgowego, kierowników komórek organizacyjnych wymienionych w § 3 pkt 1-8 oraz specjalisty do spraw ochrony informacji niejawnych.

2. Do kompetencji dyrektora Centrum RIS należy w szczególności:

- 1) zapewnienie sprawnego funkcjonowania systemu RIS na śródlądowych drogach wodnych;
- 2) zarządzanie majątkiem Centrum RIS;
- 3) wydawanie dokumentów zgodności, stwierdzających możliwości techniczne oraz systemowe prawidłowego i sprawnego współdziałania urządzeń i oprogramowań z systemem RIS;
- 4) współpraca międzynarodowa;
- 5) gromadzenie, przetwarzanie i przekazywanie informacji użytkownikom RIS;
- 6) podejmowanie działań zapewniających:
 - a) użytkownikom RIS dostęp do elektronicznych map nawigacyjnych,
 - b) przekazywanie właściwym organom publicznym oraz państwom członkowskim Unii Europejskiej elektronicznych raportów ze statków, zawierających w szczególności dane dotyczące statku oraz przewożonych towarów,
 - c) interoperacyjność RIS na poziomie europejskim;
- 7) podejmowanie działań promujących korzystanie z RIS oraz propagowanie wykorzystywania technologii pozycjonowania satelitarne;

- 8) reprezentowanie Centrum RIS na zewnątrz;
- 9) zatrudnianie pracowników w Centrum RIS.

3. Dyrektor Centrum RIS może powoływać, po uzyskaniu zgody ministra właściwego do spraw transportu, komisje lub zespoły stałe lub doraźne, jako organy opiniotawczo-doradcze, określając cel ich powołania, nazwę, skład osobowy, zakres zadań i tryb działania, w tym sposób finansowania ich działalności.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie nadania statutu Centrum RIS stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 47c ust. 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857 oraz z 2007 r. Nr 123, poz. 846, Nr 176, poz. 1238 i Nr ..., poz. ...).

Projekt rozporządzenia określa statut Centrum RIS – w tym jego organizację i zakres działania. Siedziba Centrum RIS będzie się znajdowała w Szczecinie z uwagi na fakt, iż tam znajdują się śródlądowe drogi wodne objęte systemem RIS.

Statut Centrum RIS określa strukturę organizacyjną Centrum RIS oraz kompetencje dyrektora.

Centrum RIS będzie odpowiedzialne za wdrożenie, funkcjonowanie i utrzymanie systemu RIS na śródlądowych drogach wodnych objętych RIS a także nadzór w zakresie wdrożenia i funkcjonowania RIS, w szczególności na granicznym odcinku rzeki Odry.

W Polsce RIS obejmie on następujące drogi wodne:

- 1) jezioro Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi (9,5 km),
- 2) Rzeka Odra od miejscowości Ognica do Przekopu Klucz-Ustowo i dalej jako rzeka Regalica do ujścia do jeziora Dąbie (44,6 km),
- 3) Rzeka Odra Zachodnia:
 - a) od jazu w miejscowości Widuchowa (km 704,1 rzeki Odry) do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi wraz z bocznymi odgałęzieniami (33,6 km),
 - b) Przekop Klucz-Ustowo łączący rzekę Odrę Wschodnią z rzeką Odrą Zachodnią (2,7 km),
- 4) Rzeka Parnica i Przekop Parnicki od rzeki Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi (6,9 km).

Łączna długość dróg wodnych objętych RIS wynosi 97, 3 km.

Projekt rozporządzenia stanowi wdrożenie przepisów dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 255 z 30.09.2005 r., str. 52).

Dyrektywa ma zastosowanie do wdrożenia i funkcjonowania RIS na śródlądowych drogach wodnych klasy IV i wyższej Państw Członkowskich, które są połączone drogami wodnymi klasy IV lub wyższej z drogami wodnymi klasy IV lub wyższej innego Państwa Członkowskiego, w tym w portach znajdujących się na takich drogach wodnych, o których mowa w decyzji nr 1346/2001/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 maja 2001 r. zmieniającej decyzję nr 1692/96/WE w zakresie portów morskich, portów śródlądowych oraz terminali intermodalnych.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

Akt ten będzie miał wpływ na Centrum RIS, poprzez określenie jej statutu.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

1. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych;
2. Odratrans S.A.;
3. Żegluga Bydgoska;
4. Centrum Żeglugi Śródlądowej przy Akademii Morskiej w Szczecinie;
5. Akademia Morska w Szczecinie.

3. Wpływ aktu normatywnego na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie aktu normatywnego nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

5. Wpływ rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczości, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało wpływu na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie wykazu organów administracji publicznej oraz jednostek badawczo-rozwojowych, a także zakresu, rodzaju, częstotliwości oraz sposobu nieodpłatnego przekazywania do Centrum RIS danych hydrologicznych, meteorologicznych, geograficznych oraz hydrogeologicznych i administracyjnych²⁾

Na podstawie art. 47e ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857 oraz z 2007 r. Nr 123, poz. 846, Nr 176, poz. 1238 i Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1 Wykaz organów administracji publicznej oraz jednostek badawczo-rozwojowych, a także zakres, rodzaj i częstotliwość nieodpłatnego przekazywania do Centrum RIS danych hydrologicznych, meteorologicznych, geograficznych oraz hydrogeologicznych i administracyjnych określa załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Dane, o których mowa w §1, przekazuje się w formie elektronicznej.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

MINISTER ŚRODOWISKA

-
- 1) Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).
 - 2) Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 255 z 30.09.2005, str. 152).

**Załącznik do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia.....(poz.....)**

LP	Nazwa podmiotu	Zakres danych	Rodzaj danych	Częstotliwość przekazywania danych do Centrum RIS
1	Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej	Dane hydrologiczne, dane meteorologiczne	Opady dobowe Stany wody Prędkość wiatru Temperatura wody	suma opadów co 6 godzin co godzinę co godzinę raz na dobę
2	Dyrektorzy Urzędów Żeglugi Śródlądowej	Dane administracyjne	Informacje dot. Statków (parametry, możliwości techniczne, zanurzenie)	raz na dzień
3	Dyrektorzy Regionalnych Zarządów Gospodarki Wodnej	Dane hydrologiczne, dane administracyjne	Złodzenia Daty otwarcia i zamknięcia dróg wodnych	wg aktualnych pomiarów wg potrzeby
4	Wojewodowie	Dane administracyjne	Decyzje administracyjne mające wpływ na żeglugę śródlądową	do 1 dnia każdego miesiąca
5.	Państwowy Instytut Geologiczny	Dane hydrogeologiczne, dane geograficzne	Głębokość lustra wody	raz na tydzień

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wykazu organów administracji publicznej oraz jednostek badawczo-rozwojowych, a także zakresu, rodzaju, częstotliwości oraz sposobu nieodpłatnego przekazywania do Centrum RIS danych hydrologicznych, meteorologicznych, geograficznych oraz hydrogeologicznych i administracyjnych stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 47e ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857 oraz z 2007 r. Nr 123, poz. 846 i Nr 176, poz. 1238 i Nr ..., poz. ...).

Określone w rozporządzeniu podmioty będą miały obowiązek nieodpłatnego przekazywania do Centrum RIS danych hydrologicznych, meteorologicznych, geograficznych oraz hydrogeologicznych i administracyjnych. Przekazane dane będą niezbędne do tworzenia informacji dla użytkowników RIS. Jednym z zadań Centrum RIS jest także konieczność międzynarodowej wymiany informacji, mających wpływ na bezpieczeństwo żeglugi, w szczególności na wodach granicznych. W tym przypadku jest to większa długość dróg wodnych objętych RIS.

Działania związane z tworzeniem i wprowadzaniem ww. systemu w wielu krajach europejskich, będą przedmiotem konsultacji również z komitetem, działającym przy Komisji Europejskiej. Dzięki konsultacjom i wymianie doświadczeń możliwe będzie dokładniejsze określenie zasad funkcjonowania systemu jak również informacji i danych, niezbędnych w tym zakresie. Aktualnie trwają prace w Komisji Europejskiej nad aktami prawnymi, które będą podstawą i wskazówką dla państw członkowskich wprowadzających przedmiotowy system.

Wprowadzenie RIS wpłynie na poprawę bezpieczeństwa żeglugi dzięki szybkiej wymianie informacji dotyczącej dróg wodnych. Wpłynie on także na podniesienie wydajności transportu śródlądowego, co przyczynić się może do jego efektywniejszego rozwoju.

Projekt rozporządzenia stanowi wdrożenie przepisów dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 255 z 30.09.2005, str. 152).

Dyrektywa ma zastosowanie do wdrożenia i funkcjonowania RIS na śródlądowych drogach wodnych klasy IV i wyższej państw członkowskich, które są połączone drogami wodnymi klasy IV lub wyższej z drogami wodnymi klasy IV lub wyższej innego państwa członkowskiego, w tym w portach znajdujących się na takich drogach wodnych, o których mowa w decyzji nr 1346/2001/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 maja 2001 r. zmieniającej decyzję nr 1692/96/WE w zakresie portów morskich, portów śródlądowych oraz terminali intermodalnych, jak również projektu nr 8 wymienionego w załączniku III.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

Akt ten będzie miał wpływ na organy administracji publicznej oraz jednostki badawczo-rozwojowe obowiązane do przekazywania danych do Centrum RIS.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

1. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych;
2. Odratrans S.A.;
3. Żegluga Bydgoska;
4. Centrum Żeglugi Śródlądowej przy Akademii Morskiej w Szczecinie
5. Akademia Morska w Szczecinie.

3. Wpływ aktu normatywnego na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie aktu normatywnego nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

5. Wpływ rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczości, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało wpływu na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.