



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
VII kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM-10-78-15

**Druk nr 3747**  
Warszawa, 22 lipca 2015 r.

Pani  
Małgorzata Kidawa-Błońska  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowna Pani Marszałek*

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.**

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 i Rozwoju.

*Z poważaniem*

(-) Ewa Kopacz

## U S T A W A

z dnia

### **o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej<sup>1)</sup>**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1458) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 w ust. 2 po pkt 5a dodaje się pkt 5b w brzmieniu:  
„5b) zasady prowadzenia bazy danych statków;”;
- 2) w art. 9:
  - a) w ust. 2 w pkt 11 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 12 w brzmieniu:  
„12) przekazywanie, w formie elektronicznej, do elektronicznego rejestru informacji o statku prowadzonego przez Komisję Europejską informacji o każdym nadanym europejskim numerze identyfikacyjnym statku oraz informacji o statku, o których mowa w dodatku IV załącznika II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/87/WE z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywę Rady 82/714/EWG (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 1, z późn. zm.) – niezwłocznie od dnia uzyskania tych informacji.”;
  - b) po ust. 2f dodaje się ust. 2g w brzmieniu:  
„2g. Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie prowadzi bazę informacji o statkach, członkach załóg statków oraz o stanie śródlądowych dróg wodnych, zwaną dalej „bazą danych statków”. Baza danych statków jest prowadzona w systemie teleinformatycznym.”;
- 3) w art. 10a ust. 2 otrzymuje brzmienie:  
„2. W skład komisji inspekcyjnej wchodzi przewodniczący i eksperci. Jako ekspertów należy powołać w szczególności: pracownika urzędu żeglugi śródlądowej, specjalistę do spraw budowy statków oraz ich siłowni w zakresie żeglugi śródlądowej

---

<sup>1)</sup> Przepisy niniejszej ustawy dokonują w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień:

- 1) dyrektywy Komisji 2012/48/UE z dnia 10 grudnia 2012 r. zmieniającej załączniki do dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 6 z 10.01.2013, str. 1);
- 2) dyrektywy Komisji 2013/49/UE z dnia 11 października 2013 r. zmieniającej załącznik II do dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 272 z 12.10.2013, str. 41).

i specjalistę do spraw nautyki posiadającego patent żeglarski kapitana żeglugi śródlądowej uprawniający do kierowania statkiem, który podlega inspekcji.”;

4) po art. 11 dodaje się art. 11a w brzmieniu:

„Art.11a. 1. W bazie danych statków gromadzi się przekazane przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej informacje, o których mowa w art. 9 ust. 2 pkt 12, oraz informacje uzyskane z elektronicznego rejestru informacji o statku prowadzonego przez Komisję Europejską.

2. W bazie danych statków gromadzi się także informacje przekazane przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, uzyskane w ramach wykonywanych przez nich zadań, w tym:

- 1) dotyczące wydawania dokumentów statków oraz przeprowadzania inspekcji tych statków;
- 2) dotyczące danych osobowych, pozyskiwanych w związku z ubieganiem się o uzyskanie dokumentów kwalifikacyjnych, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 37;
- 3) dotyczące wypadków żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych;
- 4) dotyczące aktualnego stanu i parametrów śródlądowych dróg wodnych.

3. Organy administracji żeglugi śródlądowej mają dostęp do informacji gromadzonych w bazie danych statków, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego.

4. Dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej mogą przekazać informacje gromadzone w bazie danych statków organom państwa trzeciego lub organizacji międzynarodowej po otrzymaniu od nich pisemnego zobowiązania zawierającego deklarację o:

- 1) nieprzekazywaniu bez pisemnej zgody dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej otrzymanych informacji organom innych państw trzecich lub innej organizacji międzynarodowej;
- 2) zapewnieniu poufności tych informacji i ich wykorzystywaniu jedynie w celu wykonywania zadań administracyjnych w zakresie bezpieczeństwa i ułatwień w żegludze oraz przy dokonywaniu inspekcji i wydawaniu dokumentów statków.”.

**Art. 2.** 1. Informacje, o których mowa w art. 9 ust. 2 pkt 12 ustawy, o której mowa w art. 1, które dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej uzyskali do dnia wejścia w życie

ustawy, zostaną przekazane do elektronicznego rejestru informacji o statku prowadzonego przez Komisję Europejską w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie ustawy.

2. Informacje, o których mowa w art. 11a ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 1, które dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej uzyskali do dnia wejścia w życie ustawy, zostaną przekazane do bazy danych statków w terminie jednego roku od dnia wejścia w życie ustawy.

**Art. 3.** 1. W latach 2015–2024 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 1,056 mln zł, z tym że w:

- 1) 2015 r. – 0,0950 mln zł;
- 2) 2016 r. – 0,0971 mln zł;
- 3) 2017 r. – 0,0992 mln zł;
- 4) 2018 r. – 0,1017 mln zł;
- 5) 2019 r. – 0,1041 mln zł;
- 6) 2020 r. – 0,1066 mln zł;
- 7) 2021 r. – 0,1092 mln zł;
- 8) 2022 r. – 0,1118 mln zł;
- 9) 2023 r. – 0,1143 mln zł;
- 10) 2024 r. – 0,1170 mln zł.

2. W przypadku zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące, polegające na obniżeniu kosztów funkcjonowania bazy danych statków przy jednoczesnym zapewnieniu nieprzerwanego dostępu uprawnionych organów do informacji gromadzonych w bazie danych statków.

3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz wdrożenia mechanizmów korygujących, o których mowa w ust. 2, jest Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.

**Art. 4.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

## UZASADNIENIE

Celem projektu ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej jest implementacja przepisów Unii Europejskiej:

- dyrektywy Komisji 2012/48/UE z dnia 10 grudnia 2012 r. zmieniającej załączniki do dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 6 z 10.01.2013, str. 1), zwanej dalej „dyrektywą 2012/48/UE”, w zakresie dotychczas nieimplementowanym,
- dyrektywy Komisji 2013/49/UE z dnia 11 października 2013 r. zmieniającej załącznik II do dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 272 z 12.10.2013, str. 41), zwanej dalej „dyrektywą 2013/49/UE”.

W zakresie implementacji dyrektywy 2012/48/UE jest przewidywana zmiana wymagań kwalifikacyjnych dla jednego z ekspertów powoływanych przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej w skład technicznej komisji inspekcyjnej. Zgodnie z proponowanym nowym brzmieniem art. 10a ust. 2, specjalista ds. nautyki posiadający patent żeglarski będzie musiał posiadać patent żeglarski kapitana żeglugi śródlądowej, uprawniający do prowadzenia typu statku, który ma zostać poddany inspekcji, co odpowiadać będzie zmianom, które zostały wprowadzone w pkt 2 załącznika I do dyrektywy 2012/48/UE. Dodatkowo w przepisie tym wyrażenie „budowy okrętów i silników okrętowych” zastąpiono sformułowaniem „budowy statków oraz ich siłowni”, co ma na celu ujednoczenie z terminologią używaną w ustawie, w której występuje pojęcie statku, a nie okrętu.

W zakresie implementacji dyrektywy 2013/49/UE zostaje zmieniona treść art. 1, art. 9 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1458) oraz dodaje się art. 11a w tej ustawie.

Dodanie nowego pkt 5b w art. 1 ust. 2, odnoszącego się do kwestii prowadzenia bazy danych statków, wynika z nowego zadania przewidywanego dla administracji żeglugi śródlądowej w Polsce w wyniku implementacji dyrektywy 2013/49/UE. Elektroniczna baza danych statków będzie prowadzona przez Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie. Baza ta, oprócz administrowania informacjami wymaganymi przez przepisy unijne, będzie służyć do gromadzenia i wymiany również innych informacji przekazywanych przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, co przyczyni się do usprawnienia wykonywania zadań nałożonych na organy administracji żeglugi śródlądowej.

Art. 9 ust. 2 pkt 12 ustanawia obowiązek przekazywania przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, określonych informacji o statkach – takich jak: przyznany przez tych dyrektorów europejski numer identyfikacyjny statku, dane identyfikacyjne statku oraz wszelkie zmiany tych danych – do elektronicznego rejestru prowadzonego przez Komisję Europejską. Szczegółowy zakres tych danych określa dodatek IV załącznika II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/87/WE z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywę Rady 82/714/EWG. Mając na względzie wymogi dyrektywy 2013/49/UE, przekazywanie takich informacji powinno dokonywać się niezwłocznie od momentu ich uzyskania.

Art. 11a ust. 1 przewiduje, że informacje przekazane przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej do elektronicznego rejestru informacji o statku są gromadzone również w krajowej bazie danych statków, a dostęp do tych informacji mają organy administracji żeglugi śródlądowej w Polsce. Za pośrednictwem bazy danych statków administrowane będą również informacje udostępnione przez Komisję Europejską, obejmujące w analogicznym zakresie dane o statkach innych państw członkowskich Unii Europejskiej.

Intencją proponowanego rozwiązania w art. 11a ust. 2 jest ustanowienie drugiej grupy informacji (oprócz wymaganych przez prawo UE), które będą gromadzone i udostępniane w ramach jednolitej architektury systemu elektronicznej bazy danych statków. Informacje te dotyczyć będą spraw, o których mowa w szczególności w rozdziałach 3–8 ustawy o żegludze śródlądowej (tj. dane z rejestrów administracyjnych prowadzonych przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, wyniki pomiaru statków, kwalifikacje zawodowe, informacje z zakresu bezpieczeństwa żeglugi, śródlądowych dróg wodnych, pilotażu oraz o wypadkach żeglugowych). Powyższe informacje dostępne będą dla wszystkich organów administracji żeglugi śródlądowej w Polsce.

W artykule tym ustanowiono również zasady przekazywania organom państwa trzeciego lub organizacji międzynarodowej informacji zgromadzonych w bazie danych statków. Przekazanie informacji państwom trzecim lub organizacjom międzynarodowym jest uzależnione koniecznością złożenia pisemnego zobowiązania przez podmioty otrzymujące takie informacje do nieprzekazywania tych informacji innym państwom trzecim lub organizacjom międzynarodowym, o ile nie zostanie wydana pisemna zgoda dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej. Należy podkreślić, że w przypadku przekazywania informacji zawierających dane osobowe zastosowanie znajdują art. 47 i art. 48 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 1182, z późn. zm.), gdzie

określone są szczegółowe zasady dokonywania weryfikacji, czy państwo trzecie lub organizacja międzynarodowa zapewnia niezbędny poziom ochrony danych osobowych. Odpowiada to wymogom przywoływanym w załączniku do dyrektywy 2013/49/UE, gdzie występuje odesłanie do art. 25 i art. 26 dyrektywy 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych (Dz. Urz. WE L 281 z 23.11.1995, str. 31, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 15, str. 355, z późn. zm.).

Art. 2 projektu ustawy ustanawia okres przejściowy niezbędny do technicznego wprowadzenia przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej informacji wymaganych przez przepisy Unii Europejskiej oraz danych przeznaczonych do umieszczenia w krajowym module bazy danych statków.

W art. 3 projektu ustawy wprowadzono przepisy dotyczące wydatkowej reguły dyscyplinującej, zgodnie z art. 50 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.). Przedstawione wydatki obciążają jedynie budżet państwa i nie mają wpływu na jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne oraz pozostałe jednostki sektora finansów publicznych.

Zgodnie z uchwałą nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979) projekt nie podlega opinii właściwych instytucji i organów Unii Europejskiej lub Europejskiego Banku Centralnego.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

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 nie podlega notyfikacji.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu</b> Projekt ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Pani Dorota Pyć – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Pani Monika Niemiec-Butryn – Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju sekretariatDTM@mir.gov.pl, (22) 630-16-39</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 6.07.2015 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Dyrektywa Komisji 2012/48/UE z dnia 10 grudnia 2012 r. zmieniająca załączniki do dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 6 z 10.01.2013, str. 1), Dyrektywa Komisji 2013/49/UE z dnia 11 października 2013 r. zmieniająca załącznik II do dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 272 z 12.10.2013, str. 41)</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów</b> UC 147</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność implementacji następujących przepisów UE:

- dyrektywy Komisji 2012/48/UE z dnia 10 grudnia 2012 r. zmieniającej załączniki do dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 6 z 10.01.2013, str. 1) – w zakresie dotychczas niewdrożonym,
- dyrektywy Komisji 2013/49/UE z dnia 11 października 2013 r. zmieniającej załącznik II do dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 272 z 12.10.2013, str. 41).

Usprawnienie zadań wykonywanych przez organy administracji żeglugi śródlądowej w Polsce przez ustanowienie zasad i stworzenie narzędzi technologicznych służących wymianie i dostępowi do informacji dla tych organów.

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

Proponuje się nowelizację ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej w następującym zakresie:

- w celu implementacji dyrektywy Komisji 2012/48/UE przewidywana jest zmiana wymagań kwalifikacyjnych dla jednego z ekspertów powoływanych przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej w skład technicznej komisji inspekcyjnej – specjalista ds. nautyki będzie musiał posiadać patent żeglarski kapitana żeglugi śródlądowej uprawniający do kierowania statkiem, który ma podlegać inspekcji,
- w celu implementacji dyrektywy Komisji 2013/49/UE określone zostaną zasady otrzymywania, przechowywania i przekazywania informacji o statkach organom administracji publicznej w Polsce, Komisji Europejskiej oraz państwom trzecim i organizacjom międzynarodowym – m.in. w tym celu planuje się utworzenie bazy danych statków oraz wyznaczenie Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie do prowadzenia takiej bazy.

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

Z uwagi na jasne i jednoznaczne przepisy Unii Europejskiej, będą one implementowane do przepisów krajowych w jednolity sposób.



#### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Urzędy żeglugi śródlądowej	8 urzędów	Dane własne	<p>Dyrektorzy Urzędów Żeglugi Śródlądowej, przy których funkcjonują techniczne komisje inspekcyjne (tj. aktualnie w urzędach w Szczecinie, Bydgoszczy i we Wrocławiu), będą mogli powoływać w skład tych komisji specjalistę ds. nautyki, pod warunkiem że posiada on patent żeglarski kapitana żeglugi śródlądowej, i patent ten uprawnia do kierowania statkiem, który podlega inspekcji.</p> <p>Dyrektorzy Urzędów Żeglugi Śródlądowej będą mieli obowiązek przekazywać posiadane informacje o statkach i dotyczące żeglugi śródlądowej za pośrednictwem bazy danych w wyznaczonym urzędzie żeglugi śródlądowej (Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie).</p>

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

Projekt ustawy został skierowany w celu konsultacji (przy piśmie z dnia 15 grudnia 2014 r., nr: DTM-IV-076/122/2014) do następujących podmiotów: Związek Polskich Armatorów Śródlądowych, OT Logistics, Żegluga Bydgoska, Krajowa Izba Gospodarcza, Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych LEWIATAN, Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, NSZZ „Solidarność”, Forum Związków Zawodowych, Business Centre Club – Związek Pracodawców, Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej.

W dniu 26 stycznia br. do MliR, wpłynęło pismo Stowarzyszenia Armatorów Jachtowych (SAJ), z wnioskiem o rozszerzenie zakresu nowelizacji o zmianę art. 37a ust. 3 – na zapis o treści „3. Uprawianie turystyki wodnej na jachtach żaglowych o długości kadłuba powyżej 13 m lub motorowych o mocy silnika powyżej 10 kW wymaga posiadania dokumentu kwalifikacyjnego wydanego przez właściwy polski związek sportowy”. Mając na uwadze fakt, że proponowane przez SAJ uzupełnienie projektu nie dotyczy materii procedowanej w projekcie przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju (oraz zatwierdzonej przez Zespół ds. Programowania Prac Rządu KPRM), propozycja przedstawiona w piśmie SAJ nie została uwzględniona.

#### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2014 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
<b>Dochody ogółem</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Wydatki ogółem</b>	0,5	0,0965	0,0971	0,0992	0,1070	0,1041	0,1066	0,1092	0,1118	0,1143	0,1170	1,556
budżet państwa	0,5	0,0965	0,0971	0,0992	0,1070	0,1041	0,1066	0,1092	0,1118	0,1143	0,1170	1,556
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Saldo ogółem</b>	0,5	0,0965	0,0971	0,0992	0,1070	0,1041	0,1066	0,1092	0,1118	0,1143	0,1170	1,556
budżet państwa	0,5	0,0965	0,0971	0,0992	0,1070	0,1041	0,1066	0,1092	0,1118	0,1143	0,1170	1,556
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

#### Źródła finansowania

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Do gromadzenia i przekazywania informacji o statkach i mających wpływ na bezpieczeństwo żeglugi śródlądowej służyć będzie tworzona w Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie baza danych statków.

Koszt utworzenia bazy danych (koszt stworzenia, zakup sprzętu wraz z oprogramowaniem) wyniósł około 500 000 zł, a powyższe wydatki zostały pokryte ze środków zabezpieczonych w budżecie Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie na 2014 r. jako wkład krajowy w ramach udziału Polski w projekcie IRIS Europe 3 (współfinansowanym z funduszu TEN-T).

Szacunkowy koszt utrzymania bazy danych w kolejnych latach to ok. 96 500 zł rocznie, z tego:

a) wynagrodzenie pracownika – 60 000 zł rocznie

Dla zapewnienia prawidłowej obsługi bazy danych niezbędne będzie zatrudnienie informatyka (specjalisty ds. utrzymania i wdrażania systemów teleinformacyjnych), wykonującego również zadania administratora bazy danych. W wyniku rozeznania w zakresie wynagrodzeń dla osób z odpowiednimi kwalifikacjami stwierdzono, że wynagrodzenie zatrudnionej osoby wynosić powinno co najmniej ok. 60 000 zł rocznie (wraz z pochodnymi). Proponuje się, aby nadwyżkę ponad średnie miesięczne wynagrodzenie w urzędach żeglugi śródlądowej obecnie wynoszące 2897 zł, sfinansować z posiadanego przez ministra właściwego do spraw transportu funduszu wynagrodzeń.

b) utrzymanie bazy danych – 36 500 zł rocznie

Powyższa kwota obejmuje:

- 1) Koszty odnawiania i zakupu licencji oprogramowania – 5000 zł;
- 2) Zwiększone zużycie energii elektrycznej – 1500 zł;
- 3) Dodatkowe opłaty za usługi telekomunikacyjne – 5000 zł;
- 4) Ubezpieczenie sprzętu – 2500 zł;
- 5) Bieżące utrzymanie urządzeń – 3500 zł;
- 6) Okresowe zakupy materiałów eksploatacyjnych – 7000 zł;
- 7) Naprawy sprzętu komputerowego i elektronicznego – 8000 zł;
- 8) Szkolenia – 4000 zł.

Przedstawione koszty utrzymania bazy danych będą zabezpieczone w ramach corocznie planowanych środków przez ministra właściwego do spraw transportu.

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

#### Skutki

Czas w latach od wejścia w życie zmian	0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
Niemierzalne							

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

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

- tak  
 nie  
 nie dotyczy

- zmniejszenie liczby dokumentów  
 zmniejszenie liczby procedur  
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

- zwiększenie liczby dokumentów  
 zwiększenie liczby procedur  
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

- tak  
 nie  
 nie dotyczy

Komentarz

Zwiększenie liczby procedur dotyczyć będzie urzędów żeglugi śródlądowej, które zobowiązane zostaną do niezwłocznego przekazywania informacji o statkach do urzędu żeglugi śródlądowej wyznaczonego do gromadzenia i dalszego przekazywania tych informacji.

## 9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane rozwiązania nie będą miały wpływu na rynek pracy.

## 10. Wpływ na pozostałe obszary

- środowisko naturalne  
 sytuacja i rozwój regionalny  
 inne: bezpieczeństwo żeglugi

- demografia  
 mienie państwowe

- informatyzacja  
 zdrowie

Omówienie wpływu

Wymiana informacji o statkach przyczyni się do usprawnienia czynności inspekcyjnych prowadzonych przez organy administracji żeglugi śródlądowej, co w konsekwencji wpłynie na poprawę bezpieczeństwa żeglugi.

## 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wykonanie przepisów aktu prawnego nastąpi od chwili jego wejścia w życie.

## 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja projektu nastąpi po roku od jego wejścia w życie. Zastosowane mierniki – terminowość przekazywania informacji o statkach.

## 13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.

## **RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH**

### **PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ**

Projekt ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej został przekazany do konsultacji publicznych przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju, przy piśmie z dnia 15 grudnia 2014 r., nr: DTM-IVmc-076/66/14, do następujących podmiotów:

1. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych.
2. OT Logistics.
3. Żegluga Bydgoska.
4. Krajowa Izba Gospodarcza.
5. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych LEWIATAN.
6. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.
7. NSZZ „Solidarność”.
8. Forum Związków Zawodowych.
9. Business Centre Club – Związek Pracodawców.
10. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej.

W dniu 26 stycznia 2015 r., wpłynęło do MliR pismo Stowarzyszenia Armatorów Jachtowych (SAJ), z wnioskiem o rozszerzenie zakresu nowelizacji o zmianę art. 37a ust. 3 – na zapis o treści „3. Uprawianie turystyki wodnej na jachtach żaglowych o długości kadłuba powyżej 13 m lub motorowych o mocy silnika powyżej 10 kW wymaga posiadania dokumentu kwalifikacyjnego wydanego przez właściwy polski związek sportowy”.

Mając na uwadze fakt, że proponowane przez SAJ uzupełnienie projektu nie dotyczyło materii procedowanej w projekcie przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju (oraz zatwierdzonej przez Zespół ds. Programowania Prac Rządu KPRM), propozycja przedstawiona w piśmie SAJ nie została uwzględniona.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia w trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.).

## TABELA ZGODNOŚCI

<b>1.</b>	<b>nr celex / nr naturalny / zmiany dyrektywy</b>			
	2012/48/UE 2013/49/UE			
<b>2.</b>	<b>tytuł dyrektywy</b>			
	Dyrektywa Komisji 2012/48/UE z dnia 10 grudnia 2012 r. zmieniająca dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej  Dyrektywa Komisji 2013/49/UE z dnia 11 października 2013 r. zmieniająca załącznik II do dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej			
<b>3.</b>	<b>organ bądź organy administracji rządowej odpowiedzialne za transpozycję dyrektywy</b>			
	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju			
<b>4.</b>	<b>wykaz aktów normatywnych transponujących przepisy dyrektywy</b>			
	Ustawa o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej			
<b>5.</b>	<b>przepis dyrektywy</b>	<b>przepis polski (jednostka redakcyjna/akt normatywny)</b>	<b>organ / organy administracji rządowej odpowiedzialne za transpozycję dyrektywy</b>	<b>ocena stanu transpozycji</b>
	<b>Dyrektywa Komisji 2012/48/UE</b>			
	pkt 2 Załącznika I	Art. 1 pkt 3 ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju	pełna transpozycja
	<b>Dyrektywa Komisji 2012/49/UE</b>			
	art. 1	art. 1 pkt 1-2, 4 ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju	pełna transpozycja
	art. 2	art. 1 pkt 1-2, 4 ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju	pełna transpozycja

art. 3	art. 1 pkt 1-2,4 ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju	pełna transpozycja
art. 4	nie wymaga transpozycji	wie wymaga transpozycji	nie wymaga transpozycji
art. 5	art. 1 pkt 1-2, 4 ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju	pełna transpozycja
Załącznik	art. 1 pkt 1-2, 4 ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju	pełna transpozycja

## ODWRÓCONA TABELA ZGODNOŚCI

<b>TYTUŁ PROJEKTU</b>	Projekt ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej
<b>TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO</b>	Dyrektywa Komisji 2013/49/UE z dnia 11 października 2013 r. zmieniająca załącznik II do dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 272 z 12.10.2013, str. 41)

<b>JEDNOSTKA REDAKCYJNA PROJEKTU USTAWY</b>	<b>TREŚĆ PRZEPISU PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ</b>	<b>UZASADNIENIE WPROWADZENIA PRZEPISU</b>
art. 1 pkt 4	<p>Art. 11a ust. 2: "W bazie danych statków gromadzi się także informacje przekazane przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, uzyskane w ramach wykonywanych przez nich zadań, w tym dane:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) dotyczące wydawania dokumentów statków oraz przeprowadzania inspekcji tych statków;</li> <li>2) osobowe, pozyskiwane w związku z ubieganiem się o uzyskanie dokumentów kwalifikacyjnych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 37;</li> <li>3) dotyczące wypadków żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych;</li> <li>4) dotyczące aktualnego stanu i parametrów śródlądowych dróg wodnych." </li></ol>	<p>Projektowane rozwiązanie wynika z potrzeby ustanowienia w ramach jednolitej architektury systemu elektronicznej bazy danych statków prowadzonej przez Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, platformy technologicznej gromadzącej, oprócz danych wymaganych przez prawo UE, również inne informacje posiadane przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej (tj.: dane pochodzące z rejestrów administracyjnych statków, wyniki pomiaru statków, informacje z zakresu bezpieczeństwa żeglugi, o stanie śródlądowych dróg wodnych, pilotażu oraz o wypadkach żeglugowych). Informacje te będą dostępne dla wszystkich organów administracji żeglugi śródlądowej, a ich wymiana i udostępnianie przyczyni się do usprawnienia zadań wykonywanych przez te organy.</p>



Warszawa, 10 lipca 2015 r.

Minister  
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.1831.2014 / 7 / ar

dot.: RM-10-78-15 (UC147) z dn. 17.07.2015 r.

Pan  
Maciej Berek  
Sekretarz  
Rady Ministrów

**Opinia**

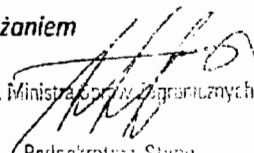
**o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej**

*Szanowny Panie Ministrze,*

w związku z przedłożonym projektem pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

**Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.**

Z poważaniem

  
z up. Ministra Spraw Zagranicznych

Podsekretarz Stanu  
*Artur Nowack-Far*

Do wiadomości:  
Pani Maria Wasiak  
Minister Infrastruktury i Rozwoju

