



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-19-11

Druk nr 4066
Warszawa, 30 marca 2011 r.

Pan
Grzegorz Schetyna
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

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

**- zmieniającej ustawę o żegludze
śródlądowej oraz ustawę o zmianie
ustawy o żegludze śródlądowej.**

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

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

Z poważaniem

(-) Donald Tusk

U S T A W A

z dnia

zmieniająca ustawę o żegludze śródlądowej oraz ustawę o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej

Art. 1. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm.¹⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 5 w ust. 1 dodaje się pkt 12 i 13 w brzmieniu:
 - „12) usługi informacji rzecznej (RIS) – zharmonizowane usługi informacyjne wspierające zarządzanie ruchem i transportem w żegludze śródlądowej;
 - 13) użytkownik RIS – podmiot korzystający z usług informacji rzecznej (RIS).”;
- 2) w art. 9 po ust. 2c dodaje się ust. 2d i 2e w brzmieniu:
 - „2d. Do właściwości dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, określonego w przepisach wydanych na podstawie ust. 2e, należy także zarządzanie usługami informacji rzecznej (RIS).
 - 2e. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego do zarządzania usługami informacji rzecznej (RIS), kierując się koniecznością zapewnienia realizacji zadań w zakresie przekazywania informacji objętych tymi usługami, a także koniecznością zapewnienia infrastruktury

niezbędnej do wykonywania tych zadań, w celu poprawy bezpieczeństwa i efektywności ruchu statków.”;

3) rozdział 6a otrzymuje brzmienie:

„Rozdział 6a

Usługi informacji rzecznej (RIS)

Art. 47a. 1. Usługi informacji rzecznej (RIS), zwane dalej „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 niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego.

2. RIS mają na celu wsparcie transportu wodnego śródlądowego polegające na zwiększeniu jego bezpieczeństwa, zmniejszeniu oddziaływania na środowisko naturalne oraz usprawnieniu współdziałania z innymi rodzajami transportu, w szczególności przez udostępnianie użytkownikom RIS informacji o:

- 1) warunkach żeglugowych, w tym informacji hydrologicznych, meteorologicznych, geograficznych oraz hydrogeologicznych i administracyjnych (informacje o drogach wodnych);
- 2) podejmowaniu działań dotyczących aktualnej sytuacji żeglugowej w ruchu lokalnym (taktyczne informacje o ruchu);
- 3) podejmowaniu działań średnio- i długoterminowych przez użytkowników RIS (strategiczne informacje o ruchu).

3. 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. 1, kierując się kryteriami ekonomicznymi i intensywnością ruchu żeglugowego.

Art. 47b. Do informacji, o których mowa w art. 47a ust. 2, stanowiących tajemnicę prawnie chronioną, stosuje się przepisy o ochronie informacji niejawnych.

Art. 47c. 1. Do zadań dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 2e, należy:

- 1) gromadzenie, przetwarzanie i udostępnianie informacji, o których mowa w art. 47a ust. 2;
- 2) zapewnianie użytkownikom RIS dostępu do elektronicznych map nawigacyjnych;
- 3) udostępnianie organom administracji publicznej oraz państwom członkowskim elektronicznych raportów ze statków, zawierających w szczególności dane dotyczące statku i przewożonych towarów;
- 4) harmonizacja usług, treści, formatu i częstotliwości udostępniania danych w sposób umożliwiający użytkownikom RIS dostęp do RIS na poziomie europejskim (interoperacyjność);

- 5) promowanie korzystania z RIS oraz wykorzystywanie technologii pozycjonowania satelitarnego.
2. Zadania, o których mowa w ust. 1, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, określony w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 2e, wykonuje przy pomocy centrum RIS wchodzącego w skład urzędu żeglugi śródlądowej obsługującego tego dyrektora.

Art. 47d. 1. Organy administracji publicznej oraz instytuty badawcze, posiadające dane niezbędne do funkcjonowania RIS, w tym dane hydrologiczne, meteorologiczne, geograficzne oraz hydrogeologiczne i administracyjne, dotyczące śródlądowych dróg wodnych objętych RIS, określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 2, są obowiązane do ich nieodpłatnego udostępniania dyrektorowi urzędu żeglugi śródlądowej, określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 2e.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki wodnej określi, w drodze rozporządzenia, wykaz organów administracji publicznej oraz instytutów badawczych, a także zakres, rodzaj, częstotliwość oraz sposób przekazywania dyrektorowi urzędu żeglugi śródlądowej, określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 2e, 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. Instytuty badawcze, o których mowa w ust. 1, udostępniają odpłatnie inne dane niż określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 2, na podstawie umowy zawartej między instytutem badawczym a dyrektorem urzędu żeglugi śródlądowej, określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 2e.

Art. 47e. 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 urzędu żeglugi śródlądowej, określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 2e.
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 państwo członkowskie.

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

Art. 47h. 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).”;

4) art. 70 otrzymuje brzmienie:

„Art. 70. 1. Płatnikami opłat są:

- 1) armatorzy – za pozwolenie na uprawianie żeglugi statkami, o których mowa w art. 15 ust. 2, wpis do rejestru administracyjnego, czynności pomiaru statku,

świadectwo pomiarowe statku, czynności inspekcyjne statku, dokumenty bezpieczeństwa statku, świadectwo dopuszczenia statku do przewozu materiałów niebezpiecznych;

- 2) osoby fizyczne – za zaświadczenie o spełnieniu wymogu zdolności zawodowej, egzaminy i dokumenty kwalifikacyjne, żeglarską książeczkę pracy, egzamin i świadectwo eksperta ADN, egzamin i uprawnienie pilotowe oraz sprawdzian i świadectwo zwolnienia z obowiązku korzystania z pilotażu;
- 3) użytkownicy RIS – za wydanie dokumentu zgodności.

2. Opłaty, z zastrzeżeniem ust. 3 oraz art. 26a ust. 1, art. 34d ust. 1 oraz art. 37a ust. 9 i 10, pobierają organy administracji żeglugi śródlądowej.
3. Opłaty za rejestrację statków używanych wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych pobiera właściwy polski związek sportowy.
4. Opłaty pobierane przez organy administracji żeglugi śródlądowej stanowią dochód budżetu państwa.
5. Opłaty pobierane przez polski związek sportowy stanowią dochód tego związku.”;

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

„X	RIS	
	Za wydanie dokumentu zgodności	200 zł”

Art. 2. W ustawie z dnia 4 września 2008 r. o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej (Dz. U. Nr 171, poz. 1057) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 uchyla się pkt 2 w zakresie art. 47a, 47b, art. 47e – 47i oraz pkt 5 i 6;
- 2) uchyla się art. 2;
- 3) w art. 3 uchyla się ust. 3;
- 4) w art. 4 uchyla się pkt 2 i 3.

Art. 3. Do dnia 1 stycznia 2020 r. opłatę, o której mowa w art. 47g ustawy wymienionej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, pobiera się w wysokości obniżonej o 50 %.

Art. 4. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, określony w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 2e ustawy wymienionej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, podejmuje działania umożliwiające wykonywanie zadań wymienionych w art. 47c ustawy wymienionej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą od dnia 1 stycznia 2013 r.

Art. 5. Z dniem wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 9 ust. 2e ustawy wymienionej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, pełnomocnik wyznaczony przez ministra właściwego do spraw transportu do przygotowania zharmonizowanego systemu usług informacji rzecznej oraz podejmowania działań zmierzających do utworzenia Centrum RIS zakończy swoją działalność.

Art. 6. Minister właściwy do spraw transportu dostosuje statut urzędu żeglugi śródlądowej obsługującego dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 2e ustawy wymienionej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, do postanowień tej ustawy w terminie 6 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.

Art. 7. 1. W latach 2011 – 2020 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 41 575 tys. zł, z tym że w:

- 1) 2011 r. – 4 310 tys. zł;
- 2) 2012 r. – 8 600 tys. zł;
- 3) 2013 r. – 16 600 tys. zł;
- 4) 2014 r. – 1 600 tys. zł;
- 5) 2015 r. – 1 640 tys. zł;
- 6) 2016 r. – 1 681 tys. zł;
- 7) 2017 r. – 1 723 tys. zł;
- 8) 2018 r. – 1 764 tys. zł;
- 9) 2019 r. – 1 807 tys. zł;
- 10) 2020 r. – 1 850 tys. zł.

2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące, polegające na:

- 1) wykorzystaniu innych rozwiązań technologicznych w zakresie funkcjonowania RIS,
- 2) racjonalizacji częstotliwości wykonywania zadań związanych z funkcjonowaniem RIS,
- 3) obniżeniu kosztów zewnętrznej obsługi serwisowej urządzeń wchodzących w skład RIS
– przy jednoczesnym zapewnieniu właściwego poziomu bezpieczeństwa żeglugi.

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 minister właściwy do spraw transportu.

Art. 8. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1:
 - a) pkt 3,
 - b) pkt 4 w zakresie dodawanego w art. 70 w ust. 1 pkt 3,
 - c) pkt 5;
 - 2) art. 3
- które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2013 r.

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 123, poz. 846 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 171, poz. 1057, z 2009 r. Nr 98, poz. 818 oraz z 2010 r. Nr 127, poz. 857 i Nr 182, poz. 1228.

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

UZASADNIENIE

Projekt ustawy zmieniającej ustawę o żegludze śródlądowej oraz ustawę o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej określa zasady funkcjonowania i zarządzania systemem zharmonizowanych usług informacji rzecznej RIS w Polsce.

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 (Dz. Urz. UE L 255 z 30.09.2005, str. 52) nałożyła na kraje członkowskie obowiązek wdrożenia systemu RIS na śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym.

W Polsce odcinek objęty obowiązkiem wdrożenia RIS to 100 km Dolnej Odry. Zakłada się, że RIS zarządzany będzie przez dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, na terenie działania którego obowiązkowe będzie wprowadzenie RIS. W związku z tym, w strukturze takiego urzędu znajdzie się Centrum RIS, które odpowiedzialne będzie za funkcjonowanie RIS.

Biorąc pod uwagę fakt, że RIS ma na celu przede wszystkim poprawę bezpieczeństwa ruchu żeglugowego, wydaje się zasadnym umieścić go w strukturach urzędu żeglugi śródlądowej, którego dyrektor jako terenowy organ administracji żeglugi śródlądowej, z mocy ustawy o żegludze śródlądowej, jest odpowiedzialny za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu na śródlądowych drogach wodnych. Uzasadnione jest zatem umieszczenie w strukturze organu odpowiedzialnego za utrzymanie bezpieczeństwa na drogach wodnych – Centrum RIS, którego jednym z zadań będzie prowadzenie monitoringu ruchu statków.

Jest to rozwiązanie analogiczne do funkcjonującego w urzędach morskich, gdzie w skład urzędu wchodzi Służba VTS (system identyfikacji i śledzenia statków).

Ze względu na obecną sytuację gospodarczą wydaje się także zasadne uwzględnienie kwestii ekonomicznych i zaplanowanie wdrożenia systemu RIS w sposób jak najmniej obciążający budżet państwa. Można uznać, że funkcjonowanie Centrum RIS jako samodzielnej jednostki budżetowej nie jest zasadne ze względu na generowanie wyższych kosztów w porównaniu do funkcjonowania centrum jako części Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.

W sytuacji umieszczenia zadań centrum RIS w urzędzie żeglugi śródlądowej przewiduje się zmniejszenie planowanych kosztów oszacowanych w ocenie skutków regulacji oraz uzasadnieniu do ustawy z dnia 4 września 2008 r. o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej (Dz. U. Nr 171, poz. 1057).

Ustawa z dnia 4 września 2008 r. o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej przewidywała zatrudnienie 20 osób w tworzonej Centrum RIS. Projektowane obecnie zmiany pozwolą na zmniejszenie tej liczby do 10 etatów tworzonych sukcesywnie w poszczególnych etapach budowy systemu RIS.

W roku budżetowym 2011 zatrudnione zostaną 4 osoby. Z uwagi na konieczność zapewnienia w ramach systemu RIS wysokiego standardu usług o złożonym merytorycznie i technicznie charakterze, obejmujących różne dziedziny (obsługa funduszy unijnych, inwestycje transgraniczne lub inwestycje na drogach wodnych) oraz utrzymywanie stałej kompatybilności systemu z innymi systemami europejskimi i wymogami międzynarodowymi należy zapewnić wynagrodzenie dla zatrudnionych osób powyżej średniej płacy w grupie członków korpusu służby cywilnej. Dodatkową przesłanką przemawiającą za takim rozwiązaniem jest okoliczność, iż pierwsze dwa lata oznaczają będą znaczny wysiłek organizacyjny dla nowo zatrudnionych osób w związku z budową od podstaw struktury systemu.

W roku 2012 konieczne jest zatrudnienie kolejnych 6 osób, co będzie stanowić planowaną na kolejne lata obsadę kadrową Centrum RIS. W roku 2013 po uruchomieniu systemu RIS będzie możliwe zweryfikowanie obsady kadrowej i zaplanowanie docelowej obsady kadrowej koniecznej do całodobowej obsługi Centrum RIS. W przypadku konieczności weryfikacji powyższych założeń znajdzie to odzwierciedlenie w planach budżetu państwa na rok 2014 oraz na kolejne lata.

Obecnie zadania zmierzające do przygotowania zharmonizowanego systemu usług informacji rzecznej oraz podejmowania działań zmierzających do utworzenia Centrum RIS powierzone zostały, zgodnie z art. 3 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej (Dz. U. Nr 171, poz. 1057) pełnomocnikowi ministra, którym w chwili obecnej jest dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.

Projekt ustawy precyzuje termin zakończenia działalności pełnomocnika, tj. z chwilą ustawowego przejęcia zadań Centrum RIS przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej określonego na podstawie przepisów wydanych na podstawie art. 9 ust. 2e projektu ustawy.

Projekt ustawy nie przewiduje potrzeby regulacji w zakresie dodawania przepisów przejściowych regulujących kwestie związane z przekazaniem przez pełnomocnika informacji, dokumentacji czy składników majątkowych. Ze względu na fakt, iż w chwili obecnej pełnomocnikiem Ministra Infrastruktury ds. RIS jest dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie wszystkie dokumenty, które powstały w wyniku jego działalności, znajdują się w tym urzędzie.

W przypadku wprowadzenia RIS na innych śródlądowych drogach wodnych, przewiduje się tworzenie centrów RIS w strukturach urzędów żeglugi śródlądowej, na terytorium których wprowadzony zostanie ten system, poprzez stosowną nowelizację aktu wykonawczego określonego w art. 9 ust. 2e projektu ustawy.

Znowelizowanie art. 70 ustawy okazało się niezbędne ze względu na dodanie nowego dokumentu wydawanego przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej – dokumentu zgodności (zgodnie z art. 47e ust. 1), a także koniecznością usystematyzowania opłat za inne dokumenty wydawane przez organy administracji żeglugi śródlądowej, a także za opłaty, które zostały wprowadzone do ustawy o żegludze śródlądowej przepisami ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie (Dz. U. Nr 127, poz. 857, z późn. zm.), tj. opłaty za przeprowadzenie egzaminu na dokumenty kwalifikacyjne do uprawiania turystyki wodnej oraz za wydanie tego dokumentu (art. 37a ust. 9 i 10). Ze względu na zmiany w zakresie przeprowadzania przeglądów technicznych statków w art. 70 w ust. 2 usunięty został pkt 3, gdyż w chwili obecnej przeglądy techniczne statków używanych wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych wykonywane są przez podmioty upoważnione, zgodnie z art. 34j ust. 1 ustawy o żegludze śródlądowej.

Zgodnie z uchwałą nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.) projekt nie podlega opinii właściwych instytucji i organów Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Zgodnie z ustawą 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 udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej z dniem wysłania projektu do uzgodnień międzyresortowych. W trybie ww. ustawy żaden z podmiotów zajmujących się działalnością lobbingsową w procesie stanowienia prawa nie zgłosił zainteresowania pracami nad omawianym projektem.

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.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

Akt ten będzie miał wpływ na organy administracji żeglugi śródlądowej, a także na użytkowników dróg wodnych. Celem regulacji jest umiejscowienie zadań Centrum RIS w strukturze Urzędu Żegluga Śródlądowej w Szczecinie.

2. Konsultacje społeczne

Projekt został skonsultowany z następującymi podmiotami:

- 1) Związek Polskich Armatorów Śródlądowych,
- 2) Odratrans S.A.,
- 3) Żegluga Bydgoska,

Żaden z ww. podmiotów nie zgłosił uwag do przedmiotowego projektu.

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

Umiejscowienie zadań Centrum RIS w strukturze Urzędu Żegluga Śródlądowej w Szczecinie wpłynie na zmniejszenie planowanych kosztów funkcjonowania Centrum jako samodzielnej jednostki budżetowej.

Koszty osobowe

Ustawa z dnia 4 września 2008 r. o zmianie ustawy o żegludzie śródlądowej (Dz. U. Nr 171, poz. 1057) przewidywała zatrudnienie 20 osób w tworzonym Centrum RIS. Projektowane obecnie zmiany pozwolą na zmniejszenie tej liczby do 10 etatów tworzonych sukcesywnie w poszczególnych etapach budowy systemu RIS.

Zakłada się dwuetapowe zatrudnienie planowanych 10 osób w UŻŚ w Szczecinie:

- w 2011 roku niezbędne będzie zatrudnienie 4 pracowników na poziomie wynagrodzenia ok. 310 tys. zł (wraz z pochodnymi) rocznie,
- od 2012 roku zakłada się zatrudnienie dodatkowych 6 pracowników, których wynagrodzenie roczne wynosić będzie ok. 290 tys. zł (wraz z pochodnymi) rocznie.

Różnice w wynagrodzeniu 4 osób zatrudnionych w roku 2011 oraz 6 osób w roku 2012 wynikają z innych wymagań stawianych tym osobom. Osobom zatrudnianym w roku 2011 stawiane są wyższe wymagania odnośnie kwalifikacji niż osobom zatrudnianym w roku 2012. W wyniku rozeznania w zakresie wynagrodzeń dla osób z odpowiednimi kwalifikacjami (4 osoby do zatrudnienia w roku 2011) oszacowano ich minimalne wynagrodzenie. Wynagrodzenie dla pozostałych 6 osób (zatrudnionych w roku 2012) oszacowano na podstawie średniego wynagrodzenia w urzędach żeglugi śródlądowej. Ponadto kalkulacja wynagrodzeń została oparta o doświadczenia Ministerstwa Infrastruktury wynikające z zatrudniania kadry o takich samych kwalifikacjach w urzędach morskich oraz Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa.

Zatrudnienie w Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie od roku 2012 zwiększone o 10 osób generować będzie koszty na poziomie ok. 600 000 zł rocznie (10 etatów x średnie wynagrodzenie 5 000 zł wraz z pochodnymi x 12 miesięcy).

Przyjmuje się, że w roku 2013 po uruchomieniu systemu RIS będzie możliwe zweryfikowanie obsady kadrowej i zaplanowanie docelowej obsady kadrowej koniecznej do całodobowej obsługi centrum RIS. W przypadku konieczności weryfikacji powyższych założeń znajdzie to odzwierciedlenie w planach budżetu państwa na rok 2014 oraz na kolejne lata.

Koszty pozaosobowe

W latach 2011 – 2013 wydatki związane z budową i uruchomieniem systemu oraz wyposażeniem Centrum RIS (w strukturze Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie) planuje się na łączną kwotę 28 000 tys. zł.

Od roku 2014 szacuje się, że wydatki rzeczowe wyniosą ok. 1 000 tys. zł rocznie i przeznaczone zostaną w szczególności na utrzymanie RIS oraz doposażenie Centrum RIS w sprzęt niezbędny do prawidłowego funkcjonowania systemu. Koszty te pokryją m.in.

- utrzymanie systemu RIS, w tym: dostawę energii, opłaty administracyjne (m.in. opłaty za prawo dysponowania częstotliwościami VHF, dla radarów, linii radiowych), wynajęcie powierzchni, serwis urządzeń systemu, wymiana sprzętu, opłaty za przesył informacji, utrzymanie sprzętu przeznaczonego do inspekcji,

- utrzymanie centrum RIS, w tym: serwis sprzętu, jego wymianę, aktualizacje oprogramowania, wynajem powierzchni biurowych, koszty związane z utrzymaniem biura (telefon, internet itp.),

Łączne wydatki 2011 – 2020

Poniżej przedstawiona została szacunkowa kwota wydatków zarówno osobowych jak i rzeczowych na lata 2011 – 2020.

I. Wydatki w latach 2011 – 2013 – Budowa systemu RIS

W latach 2011 – 2013 zaplanowana została budowa systemu RIS, począwszy od prac studialnych (studium wykonalności oraz projekt funkcjonalno-użytkowy – w roku 2011) oraz wykonanie bezpośrednich prac tworzących system i centrum RIS – przewidziane na lata 2012 – 2013.

Przewiduje się, że w latach 2011 – 2013 maksymalny limit wydatków budżetu państwa wyniesie około 29 510 tys. zł, przy czym w:

- 1) 2011 r. – 4 310 tys. zł na:
 - opracowanie studium wykonalności oraz projektu funkcjonalno-użytkowego RIS Dolnej Odry,
 - zakup sprzętu inspekcyjnego dla RIS do weryfikacji warunków nawigacyjnych oraz na zakup środków transportu;
 - wynagrodzenie 4 pracowników wraz z pochodnymi
- 2) 2012 r. – 8 600 tys. zł z przeznaczeniem w szczególności na:
 - utworzenie i wyposażenie Centrum RIS,
 - adaptację budynków na potrzeby Centrum RIS,
 - zakup sprzętu do funkcjonowania systemu i Centrum RIS,
 - szkolenie pracowników centrum RIS;
 - wynagrodzenie 10 pracowników
- 3) 2013 r. – około 16 600 tys. zł z przeznaczeniem w szczególności na:
 - wdrożenie systemu RIS oraz

– utrzymanie i doposażenie centrum RIS w sprzęt niezbędny do jego prawidłowego funkcjonowania

– wynagrodzenie 10 pracowników.

Projekt pilotażowego wdrożenia RIS Dolnej Odry (2011 – 2013) otrzymał 23 % dofinansowania z budżetu TEN-T.

II. Wydatki w latach 2014 – 2020 – utrzymanie systemu RIS

Zgodnie z art. 50 ustawy o finansach publicznych oraz wytycznymi Ministra Finansów zapewniającymi stosowanie jednolitych wskaźników makroekonomicznych, które będą stanowić podstawę oszacowywania skutków finansowych projektowanej ustawy, w szczególności jednolitego określania maksymalnego limitu wydatków jednostek sektora finansów publicznych na dane zadanie, wyrażonego kwotowo, na okres 10 lat budżetowych wykonywania tej ustawy, oszacowany został maksymalny limit wydatków na lata 2014 – 2020, w oparciu o kwotę bazową wynoszącą 1 600 tys. zł. Kwota ta zawiera zarówno wydatki osobowe, jak i rzeczowe.

Oszacowano, że maksymalne wydatki w poszczególnych latach wyniosą:

- 1) 2014 r. – 1 600 tys. zł,
- 2) 2015 r. – 1 640 tys. zł,
- 3) 2016 r. – 1 681 tys. zł,
- 4) 2017 r. – 1 723 tys. zł,
- 5) 2018 r. – 1 764 tys. zł,
- 6) 2019 r. – 1 807 tys. zł,
- 7) 2020 r. – 1 850 tys. zł.

Za podstawę szacowania skutków projektowanej ustawy przyjęto średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych (CPI) określony w ww. wytycznych.

Koszty utrzymania systemu RIS zostały oszacowane na podstawie funkcjonujących podobnych systemów morskich (VTS w Gdyni oraz VTS w Szczecinie).

Szczegółowy, maksymalny limit wydatków budżetu państwa na lata 2014 – 2020 określa tabela.

	Jednostka obliczenia	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
CPI – dynamika średnioroczna	%	100	102.5	102.5	102.5	102.4	102.4	102.4
	zł	1.600 tys. zł	1.640 tys. zł	1.681tys. zł	1.723 tys. zł	1.764 tys. zł	1.807 tys. zł	1.850 tys. zł

W zakresie dochodów wynikających z funkcjonowania RIS przewiduje się minimalne kwoty dochodu na poziomie kilku tysięcy zł rocznie – będą one wynikały jedynie z wydawania tzw. dokumentu zgodności. Za wydanie tego dokumentu pobierana będzie opłata w wysokości 200 zł. Przewiduje się jednak, że większość użytkowników korzystać będzie z oprogramowania posiadającego już dokument zgodności wydany przez właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej i w związku z tym zwolnionych z konieczności uzyskania takiego dokumentu w Polsce.

Przedstawione wydatki obciążają jedynie budżet państwa i nie mają wpływu na jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne oraz pozostałe jednostki sektora finansów publicznych.

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 przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

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



Minister Spraw Zagranicznych

Warszawa, 21 marca 2011 r.

DPUE - 920 ¹¹³³⁻¹⁰ 11/ml/b
SM - 555

dot.: RM-10-19-11 z 15.03.2011 r.

Pan
Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów

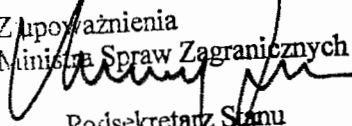
opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej *projektu ustawy zmieniającej ustawę o żegludze śródlądowej oraz ustawę o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej* wyrażona na podstawie art. 13 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437 z późn. zm.) przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

W związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię:

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem.

Z upoważnienia
Ministra Spraw Zagranicznych

Podsekretarz Stanu
Maciej Szpunar

Do wiadomości:

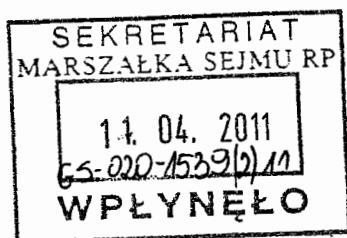
Pan Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury

PREZES RADY MINISTRÓW
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 8 kwietnia 2011 r.

Donald Tusk

RM 10-19-11



Pan Grzegorz SCHETYNA
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

W załączeniu przekazuję, zgodnie z wymogami art. 34 ust. 4 Regulaminu Sejmu, projekty aktów wykonawczych do przesłanego w dniu 30 marca 2011 r. rządowego projektu ustawy zmieniającej ustawę o żegludze śródlądowej oraz ustawę o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej.

Z poważaniem

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

**w sprawie określenia dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego do zarządzania
usługami informacji rzecznej (RIS)**

Na podstawie art. 9 ust. 2e ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Dyrektorem urzędu żeglugi śródlądowej właściwym do zarządzania usługami informacji rzecznej (RIS) jest Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działami 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⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 123, poz. 846 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 171, poz. 1057, z 2009 r. Nr 98, poz. 818 oraz z 2010 r. Nr 127, poz. 857 i Nr 182, poz. 1228.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie określenia dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego do zarządzania usługami informacji rzecznej (RIS) stanowi wykonanie delegacji ustawowej, zawartej w art. 9 ust. 2e ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm.).

Konieczność określenia dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego do zarządzania usługami informacji rzecznej (RIS) wynika z nowych uregulowań dotyczących zarządzania RIS w Polsce.

W dotychczasowych regulacjach do zarządzania RIS powołane było Centrum RIS stanowiące samodzielną jednostkę budżetową. W wyniku nowelizacji ustawy o żegludze śródlądowej centrum RIS włączono w strukturę Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.

Taka decyzja podyktowana była faktem, że RIS ma na celu przede wszystkim poprawę bezpieczeństwa ruchu żeglugowego w związku z tym zasadnym było umieszczenie go w strukturach urzędu żeglugi śródlądowej, który jako terenowy organ administracji żeglugi śródlądowej, z mocy ustawy o żegludze śródlądowej, jest odpowiedzialny za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu na śródlądowych drogach wodnych.

Wybór Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie jako właściwego do zarządzania usługami informacji rzecznej (RIS) wynika z faktu, iż zasięg RIS pokrywa się z jego terytorialnym zakresem działalności.

Obecnie zadania zmierzające do przygotowania zharmonizowanego systemu usług informacji rzecznej oraz podejmowania działań zmierzających do utworzenia Centrum RIS powierzone zostały, zgodnie z art. 3 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej (Dz.U. Nr 171, poz. 1057) pełnomocnikowi ministra, którym jest dyrektor UŻŚ w Szczecinie.

Ustawa precyzuje termin zakończenia działalności pełnomocnika tj. z chwilą ustawowego przejęcia zadań Centrum RIS przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej określonego na podstawie przepisów wydanych na podstawie art. 9 ust. 2e projektu ustawy.

Jednocześnie w przypadku rozszerzenia RIS na inne śródlądowe drogi wodne, przewiduje się tworzenie centrów RIS, w strukturach urzędów żeglugi śródlądowej na terytorium, których wprowadzony zostanie ten system, poprzez stosowną nowelizację aktu wykonawczego określonego w art. 9 ust. 2e projektu ustawy.

Zgodnie z uchwałą Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.) projekt nie podlega opinii właściwych instytucji i organów Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz.U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej z dniem wysłania projektu do uzgodnień międzyresortowych.

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 rozporządzenia nie podlega notyfikacji.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

Projektowana regulacja ma wpływ na działalność Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie oraz Użytkowników RIS.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia, w ramach konsultacji społecznych, zostanie przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Związek Polskich Armatorów Śródlądowych;
- 2) Odratrans S.A;
- 3) Żegluga Bydgoska;

Ponadto, stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury, co umożliwi zainteresowanym podmiotom zapoznanie się z jego treścią i zgłoszenie ewentualnych uwag.

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

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy

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

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia wpłynie na rozwój regionalny poprzez wprowadzanie inwestycji w zakresie tworzenia RIS na terenie objętym działalnością Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie wykazu śródlądowych dróg wodnych, na których wprowadza się RIS

Na podstawie art. 47a ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wykaz śródlądowych dróg wodnych, na których wprowadza się RIS, 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) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 123, poz. 846 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 171, poz. 1057, z 2009 r. Nr 98, poz. 818 oraz z 2010 r. Nr 127, poz. 857 i Nr 182, poz. 1228.

WYKAZ ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH, NA KTÓRYCH WPROWADZA SIĘ RIS

- 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. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

Projekt rozporządzenia określa wykaz śródlądowych dróg wodnych, na których wprowadza się zharmonizowane usługi informacji rzecznej (RIS).

Zgodnie z przepisami 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) obowiązek wdrożenia RIS obejmuje śródlądowe drogi wodne 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.

Zgodnie z ww. wytycznymi w Polsce kryteria te spełniają następujące odcinki 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).

Ich łączna długość wynosi 97, 3 km.

System zharmonizowanych usług informacji rzecznej RIS to usługi informacyjne wspierające zarządzanie ruchem i transportem w żegludze śródlądowej. RIS obejmuje usługi takie, jak informacje o drogach wodnych, informacje o ruchu, zarządzanie ruchem, wspomaganie

łagodzenia skutków katastrof, informacje dla zarządzania transportem, usługi statystyczne i celne oraz opłaty żeglugowe i portowe.

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

Zgodnie z uchwałą Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.) projekt nie podlega opinii właściwych instytucji i organów Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz.U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej z dniem wysłania projektu do uzgodnień międzyresortowych.

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 rozporządzenia nie podlega notyfikacji.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

Projektowana regulacja ma wpływ na działalność dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie oraz użytkowników RIS.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia, w ramach konsultacji społecznych, zostanie przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Związek Polskich Armatorów Śródlądowych;
- 2) Odratrans S.A;
- 3) Żegluga Bydgoska;

Ponadto, stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury, co umożliwi zainteresowanym podmiotom zapoznanie się z jego treścią i zgłoszenie ewentualnych uwag.

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

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

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia wpłynie na rozwój regionalny poprzez wprowadzanie inwestycji w zakresie tworzenia RIS na terenie objętym działalnością Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

**w sprawie wykazu organów administracji publicznej oraz instytutów badawczych
właściwych do przekazywania danych w ramach RIS, a także zakresu, rodzaju,
częstotliwości oraz sposobu przekazywania tych danych**

Na podstawie art. 47d ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm. ²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wykaz organów administracji publicznej oraz instytutów badawczych właściwych do przekazywania danych w ramach RIS, a także zakres, rodzaj, częstotliwość oraz sposób przekazywania tych danych, 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) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 123, poz. 846 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 171, poz. 1057, z 2009 r. Nr 98, poz. 818 oraz z 2010 r. Nr 127, poz. 857 i Nr 182, poz. 1228.

**WYKAZ ORGANÓW ADMINISTRACJI PUBLICZNEJ ORAZ INSTYTUTÓW
BADAWCZYCH WŁAŚCIWYCH DO PRZEKAZYWANIA DANYCH W RAMACH RIS
A TAKŻE ZAKRES, RODZAJ, CZĘSTOTLIWOŚĆ ORAZ SPOSÓB
PRZEKAZYWANIA TYCH DANYCH**

LP	Nazwa podmiotu	Zakres danych	Rodzaj danych	Częstotliwość przekazywania danych
1	Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej	Dane hydrologiczne, dane meteorologiczne	Stany wód, przepływy oraz temperatury wody dla wybranych stacji wodowskazowych na terenie funkcjonowania RIS, stany zlodowacenia rzek, opady powyżej 15 mm na dobę	Codziennie wg aktualnych pomiarów
2	Dyrektorzy Urzędów Żeglugi Śródlądowej	Dane administracyjne	Szczegółowe warunki bezpieczeństwa ruchu i postoju statków wynikające z charakteru i właściwości dróg wodnych	Do 1 dnia każdego miesiąca
3	Dyrektorzy Regionalnych Zarządów Gospodarki Wodnej	Dane hydrologiczne, dane administracyjne	Stany wód, dane hydrologiczne	Codziennie
4.	Państwowy Instytut Geologiczny	Dane hydrogeologiczne, dane geograficzne	Stan wód podziemnych i predykcja stanu wód podziemnych	Do 1 każdego miesiąca

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wykazu organów administracji publicznej oraz instytutów badawczych, a także zakresu, rodzaju, częstotliwości oraz sposobu przekazywania danych dyrektorowi urzędu żeglugi śródlądowej, określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 2e ustawy o żegludze śródlądowej stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 47d ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

Określone w rozporządzeniu podmioty będą miały obowiązek nieodpłatnego przekazywanie danych, o których mowa w art. 47d ust. 1 ustawy o żegludze śródlądowej w tym danych hydrologicznych, meteorologicznych, geograficznych oraz hydrogeologicznych i administracyjnych, dotyczących śródlądowych dróg wodnych objętych RIS. Przekazane dane będą niezbędne do tworzenia informacji dla użytkowników RIS.

Zgodnie z uchwałą Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.) projekt nie podlega opinii właściwych instytucji i organów Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz.U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach rządowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej z dniem wysłania projektu do uzgodnień międzyresortowych.

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 rozporządzenia nie podlega notyfikacji.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

Projektowana regulacja ma wpływ na działalność dyrektora określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 2e ustawy o żegludze śródlądowej.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia, w ramach konsultacji społecznych, zostanie przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Związek Polskich Armatorów Śródlądowych;
- 2) Odratrans S.A;
- 3) Żegluga Bydgoska.

Ponadto, stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury, co umożliwi zainteresowanym podmiotom zapoznanie się z jego treścią i zgłoszenie ewentualnych uwag.

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

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie miało wpływ na budżet państwa poprzez konieczność zapewnienia środków na ewentualne pozyskiwanie danych niestandardowych, o których mowa w przedmiotowym rozporządzeniu w budżecie dyrektora określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 2e ustawy o żegludze śródlądowej.

Przedstawione wydatki obciążają jedynie budżet państwa i nie mają wpływu na jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne oraz pozostałe jednostki sektora finansów publicznych.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

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