

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 rozporządzenia został 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.

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 państwa 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 analizowane są 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. W związku z tym, że system powinien zacząć funkcjonować od października 2009 r. koszty jego tworzenia zostaną rozłożone na lata – nie istnieje konieczność wydatkowania tej sumy jednorazowo. 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 91 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 przewiduje się na ok. 900 000 zł.

Szacowane 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 to ok. 28 000 000 zł (koszty uwzględniają dostawę i montaż na odcinku 91 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 ponoszone będą przez budżet państwa. Środki finansowe zostaną zaplanowane w części 39 – Transport. Niemożliwe jest w chwili obecnej oszacowanie kosztów wpływu.

Koszty ponoszone przez armatorów, w związku z długoterminowym wdrażaniem systemu, będą znikome. Koszty będą pobierane także od podmiotów, które będą chciały uzyskać dokument zgodności urządzenia lub oprogramowania wykorzystywanych w ramach RIS. Przewidywany koszt uzyskania świadectwa zgodności to 200 zł, z zastrzeżeniem, że w celach promocyjnych do 2015 r. opłata ta zostanie obniżona o 50%.

Konieczność podejmowania działań promocyjnych w żegludze śródlądowej jest wynikiem nowych zadań określonych w polityce transportowej UE. Jednym z nich jest konieczność wzrostu znaczenia ekonomicznych i ekologicznych rodzajów transportu, co predysponuje do wzrostu znaczenia transportu wodnego śródlądowego. Mając świadomość konieczności 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.

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 rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczości, 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.