

UZASADNIENIE

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 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.

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. Niemcy, Francja, Holandia, Finlandia). 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.).

W związku z nieopublikowaniem porozumienia z dnia 6 kwietnia 2000 r., o którym mowa w art. 47i, zostaną podjęte niezbędne działania w celu jego publikacji. Na obecną chwilę Polska, będąca państwem członkowskim Unii Europejskiej, jest zobowiązana do wdrożenia przepisów dyrektywy, w tym art. 4 ust. 5 tej dyrektywy.

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. 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 państwu 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 ok. 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 posługiwać będzie się 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 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.

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 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 jest 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.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach rządowego informatora Teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej. Organizacje o charakterze lobbingsowym wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingsową 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 żegludze śródlądowej, nie podlega notyfikacji.