

**Nazwa dokumentu: Protokół rozbieżności dot. projektu ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej (UC116)**

Lp	Podmiot wnoszący uwagi	Jednostka redakcyjna, do której wnoszone są uwagi	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
1.	MF	OSR	<p>Nadal aktualne pozostają uwagi zgłoszone przez Ministra Finansów na wcześniejszym etapie opiniowania, szczególnie w kwestii skutków finansowych, które powinny zostać sfinansowane w ramach limitu wydatków Ministra Infrastruktury, bez potrzeby ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa</p> <p>Dodatkowo zauważam, że wysokość skutków finansowych wzrosła w stosunku do poprzedniej wersji projektu, zarówno w odniesieniu do kosztów osobowych, jak i realizacji przedsięwzięcia (projektodawca oszacował maksymalny limit wydatków na kwotę 11 556 mln zł, natomiast w projekcie przekazanym w marcu br. w ramach uzgodnień międzyresortowych maksymalny limit wydatków szacowano na 7 591 mln zł). Pragnę przy tym zwrócić uwagę na aktualną sytuację gospodarczą Polski, jak również dynamicznie zmieniającą się sytuację międzynarodową. Obecna sytuacja społeczno-ekonomiczna uległa znacznym zmianom w porównaniu do poprzednich lat, nie tylko w związku z wybuchem wojny na Ukrainie, ale także poprzedzającymi ją kolejnymi falami pandemii Covid-19. Wydarzenia te wymagały wprowadzenia działań przeciwdziałających ich negatywnym skutkom oraz zaangażowania dodatkowych środków z budżetu państwa. Z tego względu, z uwagi na obciążenie budżetu państwa, brak jest dostępnej przestrzeni finansowej na dodatkowe zwiększenia wydatków. Zatem zgłaszane przez dysponentów inicjatywy legislacyjne powinny przewidywać finansowanie ich skutków w ramach dostępnych środków lub wygospodarowanych oszczędności.</p>	<p><b>Stanowisko MI:</b> Należy podkreślić, że jest to uwaga wyłącznie o charakterze krajowym.</p> <p>Mając na względzie powyższe, Ministerstwo Infrastruktury proponuje rozstrzygnięcie przedstawionej uwagi na etapie Stałego Komitetu Rady Ministrów.</p> <p><b>Stanowisko Ministra Finansów</b> Minister Finansów podtrzymał zgłaszane uwagi, jednakże ze względu na ich wyłącznie krajowy charakter, przychylił się do propozycji MI, że ww. kwestia powinna zostać przedstawiona do rozstrzygnięcia na etapie Stałego Komitetu Rady Ministrów.</p>

			<p>Niezależnie od powyższego zwracam uwagę, iż sposób prezentacji poszczególnych kategorii kosztów utrudnia prawidłowe oszacowanie kwoty przeznaczonej na budowę i wdrożenie bazy danych w poszczególnych latach. Wykazane w OSR skutki finansowe wymagają zatem prezentacji umożliwiającej przyporządkowanie wydatków do poszczególnych zadań w rozliczeniu na lata, tak aby możliwe było wskazanie nakładów na poszczególne składowe tj. na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zadanie inwestycyjne związane z projektem, budową i wdrożeniem systemu teleinformatycznego,</li> <li>• koszty obsługi i zapewnienia trwałości projektu,</li> <li>• koszty osobowe związane z zapewnieniem w UŻŚ Szczecin dodatkowych etatów do obsługi systemu teleinformatycznego.</li> </ul> <p>Punkt 6 OSR powinien zawierać jasno określone skutki finansowe wynikające z projektowanych regulacji ze wskazaniem na jakie zadania zostaną przeznaczone określone środki i z jakich konkretnie środków.</p> <p>Z informacji zawartej w pozycji "Źródła sfinansowania" wynika, że finansowanie będzie się odbywać poprzez "Środki własne z części budżetowej 69, których dysponentami są dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej (komisje egzaminacyjne, zabezpieczone druki blankietów, itp.), a także dodatkowe środki, które będą musiały zostać wyasygnowane z budżetu państwa (baza danych)." Z informacji tej nie wynika, czy wydatki wykazane w tabeli dotyczą wszystkich skutków finansowych, czy też skutków, na które wg projektodawcy, niezbędne jest zapewnienie dodatkowych środków z budżetu państwa.</p>	
--	--	--	--	--

			Jednocześnie zauważamy, że tabela finansowa powinna zawierać tylko zapotrzebowanie na dodatkowe środki lub też rozbicie w taki sposób aby jasno wynikało co stanowi dodatkowy skutek dla budżetu państwa. Jednocześnie, wartości wskazane w tabeli (jako dodatkowe zapotrzebowanie) powinny być zgodne z przepisem materialnym projektu ustawy określającym maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem wejścia w życie ustawy.	
2.	MRiRW	art. 1 pkt 7 (zmiana art. 35 ust. 13); oraz art. 1 pkt 12 (zmiana w art. 38 ust.5)	<p>Podtrzymuję uwagę o braku konieczności posiadania dokumentu kwalifikacji zawodowych dla załogi statku używanego do połowu ryb na wodach poza śródlądowymi drogami wodnymi.</p> <p>W związku z tym wnoszę o utrzymanie obecnie obowiązującego przepisu o braku obowiązku posiadania żeglarskiej książeczki pracy (w projekcie ustawy jest to nowy dokument będący połączeniem <u>żeglarskiej książeczki pracy i dokumentu kwalifikacyjnego</u>) <u>przez załogi statków używanych do połowu ryb na wodach innych niż śródlądowe drogi wodne</u> oraz .zawarcie w projekcie ustawy odstępstwa dla obowiązku posiadania dokumentu kwalifikacji zawodowych dla załogi statku używanego do połowu ryb na wodach poza śródlądowymi drogami wodnymi.</p> <p>Przepis zwalniający z powyższego obowiązku był zamieszczony w poprzedniej wersji projektu ustawy z dnia 24 lutego 2022 r. w art. 38 ust. 4: <i>4. Przepisu ust. 1-3</i> (dot. obowiązku posiadania żeglarskiej książeczki pracy albo dokumentu będącego połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy, stwierdzających przebieg pracy na statkach żeglugi śródlądowej) nie stosuje się do załóg statków przeznaczonych lub używanych do uprawiania sportu lub rekreacji, w tym do amatorskiego połowu ryb, oraz statków używanych do połowu ryb na innych wodach śródlądowych niż określone w art. 1 ust. 1.</p> <p>Przepis ten był konsekwencją obecnie obowiązującego przepisu zawartego</p>	<p><b>Stanowisko MI:</b></p> <p>Należy podkreślić, że jest to uwaga wyłącznie o charakterze krajowym.</p> <p>Mając na względzie powyższe, Ministerstwo Infrastruktury proponuje rozstrzygnięcie przedstawionej uwagi na etapie Stałego Komitetu Rady Ministrów.</p> <p><b>Stanowisko Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi</b></p> <p>Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi podtrzymał uwagę i poparł stanowisko MI, że ww. kwestia powinna zostać rozstrzygnięta na etapie Stałego Komitetu Rady Ministrów.</p>

		<p>w art. 38 ust. 2 ustawy o żegludze śródlądowej zawierającego przedmiotowe odstępstwo dla załóg statków używanych do połowu ryb.</p> <p>Uzasadniając powyższe zwracam uwagę, że projekt ustawy zmieniający ustawę o żegludze śródlądowej ma na celu wdrożenie dyrektywy 2017/2397, w szczególności poprzez wprowadzenie jednolitych dokumentów kwalifikacyjnych w służbie pokładowej dla statków objętych dyrektywą. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylająca Dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE, na której wdrożenie powołuje się MI ma zastosowanie do członków załogi pokładowej, ekspertów w dziedzinie skroplonego gazu ziemnego oraz ekspertów w dziedzinie żeglugi pasażerskiej na statkach na wskazanych rodzajach jednostek pływających na wszelkich unijnych śródlądowych drogach wodnych, w tym na statkach o długości co najmniej 20 m. Zakres dyrektywy nie dotyczy zatem „statków” rybackich, a właściwie łodzi rybackich, posiadających znacznie mniejszą długość, bo ok. 6-7 m.</p> <p>Odnosząc się do informacji przekazanej przez MI, iż opracowany projekt ustawy nie skutkuje wprowadzeniem nowego obowiązku posiadania dokumentów kwalifikacyjnych wobec rybaków śródlądowych, którzy obecnie już muszą posiadać takie dokumenty, również na wodach innych niż śródlądowe drogi wodne, należy zauważyć, iż art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, mówi, iż obowiązku posiadania żeglarskiej książeczki pracy nie stosuje się do załóg statków używanych do połowu ryb na innych wodach śródlądowych niż określone w art. 1 ust. 1 ustawy o żegludze śródlądowej, a więc do wód poza drogami wodnymi.</p> <p>Zgodnie z art. 37 ust. 1 ustawy o żegludze śródlądowej dokumenty kwalifikacyjne, tj. patenty i świadectwa dla stanowisk na statkach, określone zostały w zależności od rodzajów statków i dróg wodnych. W związku z tym przepisem, rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 listopada 2014 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej uzależnia wydanie świadectwa i patentu od odbycia</p>	
--	--	---	--

		<p>wymaganej praktyki pływania na śródlądowych drogach wodnych. Przepis § 32 ust. 3 pkt 2 przedmiotowego rozporządzenia stanowi, że świadectwa i patenty wydaje się na wniosek, który zawiera m.in. <b>„wyciąg pływania sporządzony na podstawie zapisów w żeglarskiej książeczce pracy i potwierdzony przez urząd żeglugi śródlądowej, stwierdzający odbycie wymaganej praktyki pływania na określonym stanowisku i wymieniający rodzaje statków oraz <b>śródlądowe drogi wodne, na których została odbyta praktyka pływania</b>”</b>. W związku z przepisem zawartym w art. 38 ust. 2 ustawy o żegludze śródlądowej zwalniającym załogi statków używanych do połowu ryb poza drogami wodnymi z posiadania żeglarskich książeczek pracy, jasnym jest, że rybacy poławiający ryby poza drogami wodnymi z niewielkich łodzi rybackich, czasem nawet niezarejestrowanych, z uwagi na brak takiego obowiązku<sup>1</sup>, nie posiadają dokumentów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 35 ust. 2 ustawy o żegludze śródlądowej. Nie będą mogli ich nadal uzyskać poławiając w użytkowanych rybacko przez siebie wodach, bowiem znajdują się one poza drogami wodnymi. W związku z tym, iż uzyskanie dokumentu kwalifikacyjnego, zapewniającego bezpieczeństwo żeglugi, o którym mowa w art. 35 ustawy o żegludze śródlądowej (patent, świadectwo) wymaga znajomości przepisów i zasad bezpieczeństwa dotyczących śródlądowych dróg wodnych, również odbycia praktyki pływania na drogach wodnych, pozostaje wątpliwym zasadność uzyskiwania dokumentu kwalifikacyjnego przez rybaków poławiających z małych łodzi nieposiadających pokładu, w wodach obwodu rybackiego usytuowanego poza drogą wodną, którego wody nie posiadają odpowiednich warunków do żeglowania. Ponadto, w związku ze specyfiką pracy rybaka (bezpośredni kontakt z wodą) oraz rodzajem „statku” (wielkość jednostki pływającej), z którego prowadzone są połowy, pozostaje wątpliwym możliwość spełnienia nowego obowiązku posiadania przy sobie dokumentu kwalifikacyjnego (patent, świadectwo; żeglarska książeczka pracy albo dokument będący połączeniem unijnych świadectw kwalifikacji i żeglarskiej książeczki pracy, stwierdzający przebieg pracy na statkach żeglugi</p>	
--	--	---	--

			<p>śródlądowej) wprowadzonego w projekcie ustawy do art. 35 ust. 12 oraz 38 ust. 4 ustawy o żegludze śródlądowej.</p> <p>Mając powyższe na względzie, uwzględniając specyfikę pracy rybaków i wielkość łodzi rybackich, którzy poławiając poza szlakami wodnymi nie powodują zagrożenia dla bezpieczeństwa siebie jak i dla innych użytkowników dróg wodnych, uznają za niezbędne zawarcie w projekcie ustawy odstępstwa dla obowiązku posiadania dokumentu kwalifikacji zawodowych dla załogi statku używanego do połowu ryb na wodach poza śródlądowymi drogami wodnymi.</p>	
--	--	--	--	--