UZASADNIENIE

Podstawowym celem projektu uchwały Rady Ministrów jest ustanowienie programu rozwoju, o którym mowa w art. 15 ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. *o zasadach prowadzenia polityki rozwoju* (Dz. U. z 2023 r. poz. 225 i 412) pn. *Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030* (dalej: KPŻ2030).

Program jest dokumentem o charakterze operacyjno-wdrożeniowym dla realizacji celów określonych w:

1) średniookresowej strategii rozwoju kraju – uchwale nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju z perspektywą do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (M.P. poz. 260) – jednym z projektów strategicznych służących realizacji celów SOR jest projekt Rozwój sektora żeglugi śródlądowej, którego głównym celem jest rozwój żeglugi śródlądowej jako integralnej gałęzi zrównoważonego multimodalnego systemu transportowego w celu wzrostu udziału żeglugi śródlądowej w przewozach towarów w Polsce oraz społeczny i gospodarczy rozwój miejscowości i regionów leżących nad drogami wodnymi o istotnym znaczeniu transportowym;

2) sektorowej strategii rozwoju – uchwale nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.” (M.P. poz. 1054) – strategia wskazuje, że w zakresie żeglugi śródlądowej celem działań będzie dążenie do przywrócenia niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego przez eliminację wąskich gardeł, w szczególności na Odrzańskiej Drodze Wodnej.

Zgodnie z przedstawionym pod koniec maja 2018 roku przez Komisję Europejską pakietem rozporządzeń dotyczących nowej perspektywy finansowej na lata 2021–2027, w nowym okresie programowania państwa członkowskie zostaną zobowiązane w ramach polityki spójności do wypełnienia tzw. warunków podstawowych – horyzontalnych oraz tematycznych. W ramach warunków tematycznych ustalony został warunek dla sektora transportu, tj. kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie.

KPŻ2030 jest dokumentem obejmującym planowanie, działania i inwestycje w zakresie transportu wodnego śródlądowego w perspektywie do 2030 r. Przyjęcie KPŻ2030 pozwoli na spełnienie warunku dla tej gałęzi transportowej w sektorze transportu i umożliwi ubieganie się o środki UE na projekty żeglugowe przewidziane do realizacji w perspektywie 2021–2027.

Zakres interwencji przewidziany w KPŻ2030 wymaga zapewnienia zgodności z perspektywą czasową obowiązywania SOR oraz SZRT, co oznacza, że w niniejszym dokumencie ujęte zostały działania, które zostaną zrealizowane do 2030 r. W działaniach realizujących cel KPŻ2030 wskazana została m.in. lista projektów inwestycyjnych na drogach wodnych oraz działania o charakterze sektorowym – działania strategiczno-regulacyjne wspierające rozwój sektora transportu wodnego śródlądowego.

Stan obecny

Z danych Głównego Urzędu Statystycznego dotyczących transportu wodnego śródlądowego w Polsce w 2021 r. wynika, że układ i długość śródlądowych dróg wodnych w kraju wynosił 3 768 km, z czego 2 523 km stanowiły uregulowane rzeki żeglowne, 655 km skanalizowane odcinki rzek, 335 km kanały, a 255 km jeziora żeglowne. W 2021 r. przez żeglugę eksploatowanych było 3549 km, tj. 94,2% dróg wodnych. W zależności od charakterystyk drogi wodne mogą spełniać wymogi siedmiu klas dróg wodnych (godnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. *w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych* (Dz. U. z 2022 r. poz. 1170), ale spośród nich jedynie 206 km (5,5%) szlaków wodnych można zaliczyć do co najmniej IV i V klasy żeglowności (klasy międzynarodowe).

Jakość śródlądowych dróg wodnych przekłada się bezpośrednio na możliwości regularnego i efektywnego ekonomicznie transportu wodnego śródlądowego. Niewystarczające zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych w Polsce wpływa na specyfikę funkcjonowania żeglugi śródlądowej. Do najistotniejszych utrudnień żeglugowych należą zbyt małe głębokości tranzytowe uniemożliwiające regularny przewóz towarów, niewłaściwe parametry mostów drogowych i kolejowych, awarie śluz i jazów oraz długotrwałe przerwy nawigacyjne spowodowane zalodzeniem, a następnie wysoką wodą oraz okresami suszy.

W 2021 r. żeglugą śródlądową przetransportowano 3,46 mln ton ładunków oraz wykonano pracę przewozową o wielkości 493,0 mln t-km. Średnia odległość przewozu 1 tony w transporcie międzynarodowym wyniosła 259,7 km, a w transporcie krajowym – 22,8 km. Przewozy żeglugą śródlądową w większości realizowane są w ramach transportu międzynarodowego i wynoszą 50,4%. W 2020 r. eksport stanowił 15,6% ogółu przewozów międzynarodowych, a głównym kierunkiem była Republika Federalna Niemiec. Udział przewozów w tej relacji wyniósł 81,4% całego eksportu towarów drogami śródlądowymi.

Wskaźnikiem obrazującym zmniejszającą się rolę dróg wodnych w sieci transportowej kraju jest ilość ładunków przewożonych żeglugą śródlądową w transporcie krajowym oraz zmniejszający się poziom pracy przewozowej w wybranych regionach. Udział transportu wodnego w przewozie ładunków ogółem w Polsce zmniejszył się z 0,8% w 2000 r. do 0,15% w roku 2021. Natomiast zmniejszenie pracy przewozowej szczególnie widoczne jest w obrębie oddziaływania drogi wodnej Dolnej Wisły, gdzie od 2017 r. w praktycznie nie obserwuje się znaczącej statystycznie pracy przewozowej w transporcie wodnym.

Sektor transportu wodnego śródlądowego nie posiada dedykowanego dokumentu planistycznego – programu wieloletniego czy też programu rozwoju, na wzór dokumentów planistycznych dla transportu kolejowego i drogowego. Poza obszarami rozwoju sektora wodnego wskazanymi w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. nie istnieje dokument spełniający wymogi tematycznego warunku podstawowego dla sektora transport w obszarze żeglugi śródlądowej.

Przyjęcie KPŻ2030 pozwoli więc nie tylko na planowanie rozwoju transportu wodnego śródlądowego do 2030 r., spełniając ww. warunek tematyczny, ale także wypełni lukę w obszarze polityki rozwoju dotyczących żeglugi śródlądowej.

Zakres wprowadzanych zmian

Realizacja KPŻ2030 pozwoli na zrealizowanie celu, jakim jest zwiększenie roli sektora żeglugi śródlądowej w wymiarze krajowym i lokalnym. Cel KPŻ2030 odnosi się zarówno do podniesienia konkurencyjności i wykorzystania transportu wodnego śródlądowego m.in. poprzez zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych (dalej: DWN) na użytkowanych transportowo odcinkach szlaków żeglugowych, do kształtowania otoczenia dla rozwoju rynku sektora żeglugi śródlądowej i gospodarczej aktywizacji obszarów położonych nad drogami wodnymi.

Efektywność transportu wodnego śródlądowego uzależniona jest przede wszystkim od stabilnych głębokości tranzytowych szlaku żeglugowego, dostępności i wymiarów śluz oraz wysokości prześwitów pod mostami i inną infrastrukturą krzyżującą się z drogą wodną, a także otoczenie rynkowego.

Realizacja projektów inwestycyjnych oraz działań wskazanych w KPŻ2030 – w indykatywnej liście projektów do realizacji – przyczyni się do zapewnienia DWN na szlakach żeglugowych, a w konsekwencji znacząco poprawi warunki dla efektywnego transportu na zapleczu portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Oprócz DWN na możliwości rozwoju transportu wodnego śródlądowego mają wpływ także inne czynniki związane ze zrównoważoną gospodarką wodną, zagospodarowaniem rzek oraz czynniki zewnętrzne, takie jak:

* polityka transportowa (sfera regulacji i strategii wpływających na warunki rynkowe) na poziomie UE, krajowym, regionalnym i lokalnym),
* struktura gospodarki i ogólna sytuacja gospodarcza w korytarzach transportowych, inwestycje infrastrukturalne oraz inne czynniki wpływające na popyt na transport;
* sytuacja na rynku pracy,
* sytuacja ekonomiczna przedsiębiorców (armatorów i operatorów punktów przeładunkowych) działających w żegludze śródlądowej, od których zależy podaż transportu,
* dostępność zasobów wodnych, zmiany klimatyczne i czynniki związane z oddziaływaniem na środowisko.

Strategia realizacji KPŻ2030 ukierunkowana będzie przede wszystkim na realizację projektów inwestycyjnych na istniejącej zabudowie hydrotechnicznej oraz wspomagających działalność żeglugową, a takżena działania o charakterze programowym i regulacyjnym. Inwestycje wdrażane w ramach KPŻ2030 będą miały na celu poprawę warunków nawigacyjnych na użytkowanych transportowo odcinkach dróg wodnych, w szczególności na zapleczu portów morskich w Szczecinie, Świnoujściu, Gdańsku i Gdyni oraz poprawę warunków funkcjonowania podmiotów działających w sektorze. Natomiast zadania programowe ukierunkowane będą na adaptację niektórych aspektów rynku żeglugowego do wyzwań związanych ze zrównoważonym rozwojem sektora transportu.

Realizacja KPŻ2030 zostanie osiągnięta przez następujące cele szczegółowe:

* cel szczegółowy 1 – Zapewnienie Dobrych Warunków Nawigacyjnych,
* cel szczegółowy 2 – Rozwój rynku w sektorze transportu wodnego śródlądowego,
* cel szczegółowy 3 – Rozwój partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych.

Zakres interwencji KPŻ2030 odnosi się do następujących odcinków dróg wodnych:

* E30 – Odrzańska Droga Wodna, odcinek od Gliwic do zespołu portów morskich Szczecin i Świnoujście,
* E40 – Wisła na odcinku Toruń-Gdańsk.

Projekt uchwały ma pozytywny wpływ na mikroprzedsiębiorstwa i małe przedsiębiorstwa w związku z możliwością rozwoju ich działalności transportowej oraz wsparcia w modernizacji floty i rozwoju usług przeładunkowych. Realizacja celu głównego KPŻ2030 wspomoże rozwój rynku sektora transportu wodnego śródlądowego składającego się przede wszystkim z mikroprzedsiębiorstw, małych i średnich przedsiębiorstw.

Projektowana uchwała nie ma wpływu na sytuację osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

Nie jest możliwe osiągnięcie celów za pomocą innych środków ze względu na wynikającą z przepisów prawa obligatoryjność wydania uchwały.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. *w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.) projekt uchwały nie podlega notyfikacji.

Projekt uchwały nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej. Projekt uchwały nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia. W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. *w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych* (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42), projekt uchwały nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt uchwały, zgodnie z wymogami określonymi w art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. *o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), został umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministra Infrastruktury.