

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 sytuacją 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 lobbingowej 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 lobbingową 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 Żeglugi 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 Żeglugi 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	1.681 tys. 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.