

Uzasadnienie

Zgodnie z art. 193 ust. 3 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2024 r. poz. 1087, 1089 i 1473), Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, śródlądowe drogi wodne, kierując się potrzebą zapewnienia warunków do wykonywania śródlądowego transportu wodnego i żeglugowego wykorzystania wód śródlądowych przez statki.

W obecnym stanie prawnym powyższe kwestie reguluje rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 2019 r. w sprawie śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. poz. 1208).

W związku z postulatami samorządów i organizacji pozarządowych dotyczącymi poszerzenia wykazu śródlądowych dróg wodnych o nowe odcinki dróg wodnych, a także w celu dostosowania obecnie obowiązujących przepisów do rzeczywistych warunków zachodzi potrzeba nowelizacji przedmiotowego rozporządzenia.

Powyższa zmiana przyczyni się również do realizacji kamienia milowego przewidzianego w Krajowym Programie Żeglugowym do roku 2030 tj. zadania 1a. Rewizja klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych.

W ramach projektowanych zmian do obowiązującego rozporządzenia dodaje się jako śródlądowe drogi wodne:

Rzekę Pasłękę na odcinku od miejscowości Braniewo do ujścia do Zalewu Wiślanego.

Rzeka Pasłęka jest obecnie wykorzystywana jako baza około stu rekreacyjnych łodzi motorowych i żaglowych oraz kilkunastu kutrów rybackich. Znajdują się na niej: przystań żeglarska Pętli Żuławskiej w Nowej Pasłęce i przystań wodniacka Pętli Żuławskiej w Braniewie, port rybacki w miejscowości Nowa Pasłęka z zapleczem magazynowym i przetwórczym, oraz liczne prywatne pomosty armatorskie. Ponadto planowana jest rozbudowa gminnej infrastruktury żeglarskiej w Nowej Pasłęce oraz uruchomienie sezonowej żeglugi pasażerskiej z Braniewa do Zalewu i dalej do Mierzei Wiślanej.

Jezioro Łabap – system Wielkich Jezior Mazurskich

Jezioro Łabap stanowi element kompleksu jezior Mamry, które jest częścią systemu Wielkich Jezior Mazurskich. W granicach geodezyjnych jeziora Łabap mieszczą się wody o powierzchni 995,57 ha. Ujęcie ww. jeziora w przedmiotowym rozporządzeniu wynika z faktu, że stanowi jedyną drogę do największego portu na jeziorach mazurskich pod względem miejsc cumowniczych, mieszczącego się w miejscowości Sztynort. Biorąc pod uwagę granice geodezyjne omawianego akwenu oraz główny szlak żeglowny Pisz – Węgorzewo znajdujący się nieopodal jeziora Łabap, wpisanie jeziora do rozporządzenia jest uaktualnieniem systemu Wielkich Jezior Mazurskich.

Kanał Klucz oraz Rzeka Duńczyca

Kanał Klucz o parametrach żeglugowych odpowiadających klasie Vb oraz Rzeka Duńczyca o parametrach żeglugowych odpowiadających klasie Ia są zlokalizowane w obrębie Szczecińskiego Węzła Wodnego, odcinki tych dróg wodnych są codziennie wykorzystywane przez użytkowników w celach turystycznych i transportowych. Kanał Klucz oraz Rzeka Duńczyca posiadają aktualne oznakowania nawigacyjne, które jest wystawiane i kontrolowane przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie.

W wykazie śródlądowych dróg wodnych w celu dostosowania obecnie obowiązujących przepisów do występujących rzeczywistych warunków, wprowadza się następujące zmiany polegające na doprecyzowaniu lokalizacji poszczególnych dróg wodnych:

1. Rzeką Brda od połączenia z Kanałem Bydgoskim w miejscowości Bydgoszcz do ujścia do rzeki Wisły.
2. Rzeką Bug od granicy państwa w miejscowości Terespol do ujścia do rzeki Narwi.
3. Kanał Ślesiński od połączenia z rzeką Wartą do jeziora Gopło wraz z jeziorami na jego trasie.
4. Jezioro Gopło.
5. Rzeką Szarpawa od rzeki Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego.

Przewiduje się, że projekt rozporządzenia wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Zmiany będą polegały na korektach przepisów obecnie obowiązującego rozporządzenia oraz kilometrażu wynikających z aktualnych uwarunkowań. Drogi wodne wydzielone z już istniejących posiadają oznakowanie nawigacyjne, a nowe drogi wodne stanowiące rzekę Babinę, Kanał Marwice-Gartz, Kanał Klucz, Kanał Kurowski, Kanał Zielony, rzekę Duńczycę oraz jezioro Łabap, są już wyposażone w oznakowania nawigacyjne z wyjątkiem rzeki Pasłęki o długości ok. 10 km, która wymaga oznakowania nawigacyjnego. Z uwagi na wymóg oznakowania nawigacyjnego jednej i stosunkowo krótkiej drogi wodnej, termin wejścia w życie rozporządzenia pozwala na dostosowanie jej do użytkowania.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji publicznych albo uzgodnienia projektu rozporządzenia. 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 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 1, t. 1, str. 446), projektowane rozporządzenie nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt rozporządzenia, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248 oraz z 2024 r. poz. 1535), zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia ma wpływ na działalność mikopresiębiorców, małych i średnich przedsiębiorstw w zakresie dodania nowych odcinków dróg wodnych oraz ich klasyfikację, w obszarze których będą mogli prowadzić i rozwijać działalności gospodarcze w zakresie żegluga śródlądowej. Istotny w tym kontekście jest również rozwój społeczno-gospodarczy, w szczególności dotyczący turystyki i rekreacji w obszarze nowych dróg wodnych. Zakłada się pozytywny wpływ na przedsiębiorców.

Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Ze względu na faktyczny stan sieci śródlądowych dróg wodnych odstąpiono od przepisów przejściowych. Wprowadzone zmiany odnoszą się do nowych dróg wodnych, których kilometraż pozwala na dokonanie oznakowania nawigacyjnego w momencie ogłoszenia rozporządzenia.

Nie jest możliwe osiągnięcie celów za pomocą innych środków, ze względu na obligatoryjne upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia został ujęty w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów pod poz. RD116.