

Uzasadnienie

Na podstawie art. 42 ust 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2024 r. poz. 395 i 731) Rada Ministrów określa, w drodze rozporządzenia, szczegółowy sposób klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych na podstawie kryteriów określonych w ust. 3, tj. maksymalnych parametrów statków, jakie mogą być dopuszczone do żeglugi i wielkości minimalnego prześwitu pod mostami, rurociągami i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną, oraz dokonuje podziału tych dróg wodnych na klasy, określa drogi wodne o znaczeniu regionalnym i międzynarodowym oraz warunki eksploatacyjne i projektowe dla poszczególnych klas dróg wodnych, z uwzględnieniem wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych.

W obecnym stanie prawnym powyższe kwestie reguluje rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1170).

W związku z aktualizacją katalogu śródlądowych dróg wodnych, a także w celu dostosowania obecnie obowiązujących przepisów do rzeczywistych warunków, wystąpiła konieczność nowelizacji rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych.

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.

Do przedmiotowego rozporządzenia wprowadza się następujące zmiany:

- 1) nowe śródlądowe drogi wodne;
- 2) korektę opisu przebiegu niektórych śródlądowych dróg wodnych;
- 3) korektę długości niektórych śródlądowych dróg wodnych;
- 4) korektę klas niektórych śródlądowych dróg wodnych;
- 5) uporządkowanie powstałego katalogu.

Uwzględniając powyższe w załączniku nr 2 *Podział śródlądowych dróg wodnych na klasy* wprowadza się następujące zmiany:

1. Dodaje się nowe śródlądowe drogi wodne:

- po pozycji 4a dodaje się pozycje:

- 4b rzeka Babina, długość 1,2 km, klasa drogi wodnej - Vb;

- 4c Iński Nurt, długość 0,8 km, klasa drogi wodnej - Ia;

- 4d jezioro Dąbie turystyczny tor wodny na Lubczyń, długość 3 km, klasa drogi wodnej - Ia;

- 4e jezioro Dąbie turystyczny tor wodny na „Dąbie Małe”, długość 2 km, klasa drogi wodnej Ia;

- po pozycji 17 dodaje się pozycje:

- 17a Kanał Marwice-Gartz, długość 2,1 km, klasa drogi wodnej - Ia;

- 17b Kanał Klucz, długość 2,3 km, klasa drogi wodnej - Vb;
 - po pozycji 18 dodaje się pozycje:
- 18a Kanał Kurowski, długość 3,4 km, klasa drogi wodnej - Vb;
- 18b Kanał Zielony, długość 0,4 km, klasa drogi wodnej - Vb;
- 18c rzeka Pasłęka od miejscowości Braniewo do ujścia do Zalewu Wiślanego, długość 9,5 km, klasa drogi wodnej - Ia;
- 18d rzeka Duńczyca, długość 0,7 km, klasa drogi wodnej - Ia.
 - do pozycji 25 *system Wielkich Jezior Mazurskich* dodaje się jezioro Łabap.

Przepis otrzymuje brzmienie:

a) jeziora:

- Kisajno, Dargin, Łabap, Mamry (właściwe), Świącajty.

2. Korektę opisu przebiegu niektórych śródlądowych dróg wodnych:

- pozycja 3 otrzymuje brzmienie:

Rzeka Bug od granicy państwa w miejscowości Terespol do ujścia do rzeki Narwi

- pozycja 15 otrzymuje brzmienie:

rzeka Noteć:

b) dolna **skanalizowana** – od połączenia z Kanałem Bydgoskim do ujścia rzeki Drawy.

c) dolna **uregulowana** - od ujścia rzeki Drawy do ujścia do rzeki Warty.

3. Korektę długości/klas niektórych śródlądowych dróg wodnych:

- dla pozycji 3 Rzeka Bug od granicy państwa w miejscowości Terespol do ujścia do rzeki Narew – długość drogi wodnej wynosi 283,2 km.
- dla pozycji 9 Kanał Kędzierzyński – długość drogi wodnej wynosi 5,6 km.
- dla pozycji 17 rzeka Odra:
 - b) od śluzy w miejscowości Kędzierzyn-Koźle do śluzy Malczyce w miejscowości Wrocław głównym szlakiem żeglugowym biegnącym przez Kanał Żeglugowy (Nawigacyjny) i Starą Odrę - długość drogi wodnej wynosi 203,4 km.
 - d) od śluzy Malczyce do ujścia rzeki Nysy Łużyckiej - długość drogi wodnej wynosi 242,4 km.
- dla pozycji 18b Przekop klucz-Ustowo łączący rzekę Odrę Wschodnią z rzeką Odrą Zachodnią – długość drogi wodnej wynosi 2,6 km.
- dla pozycji 19 rzeka Parnica i Przekop Parnicki od rzeki Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi – długość drogi wodnej wynosi 2,5 km.
- dla pozycji 21b rzeka Tuga od miejscowości Nowy Dwór Gdański do ujścia rzeki Szkarpawy – długość drogi wodnej wynosi 10,9 km.,

- dla pozycji 17 rzeka Odra d) od śluzy Malczyce do ujścia rzeki Nysy Łużyckiej – ustala się następujące klasy dróg wodnych:
 - od śluzy Malczyce do miejscowości Głogów – II
 - od miejscowości Głogów do ujścia rzeki Nysy Łużyckiej – III.
- dla pozycji 17 rzeka Odra e) od ujścia rzeki Nysy Łużyckiej do ujścia rzeki Warty – ustala się następujące klasy dróg wodnych:
 - od ujścia rzeki Nysy Łużyckiej do połączenia z Kanałem Odra – Sprewa – III, długość drogi wodnej wynosi 11 km.
 - od połączenia z Kanałem Odra - Sprewa do ujścia rzeki Warty – II, długość drogi wodnej wynosi 64,2 km.

4. Porządkuje się katalog:

- po pozycji 4e dodaje się pozycję:
 - 4f jezioro Gopło, długość 27,5 km, klasa drogi wodnej III.
 - pozycja 11 otrzymuje brzmienie:

Kanał Ślesiński od połączenia z rzeką Wartą do jeziora Gopło, wraz z jeziorami znajdującymi się na trasie tego kanału, długość 32 km, klasa drogi wodnej II.

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 oznakowanie 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).

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem 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), został 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 żeglugi 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 są natury technicznej polegającej jedynie na aktualizacji katalogu podziału śródlądowych dróg wodnych o użytkowane już drogi wodne. W przypadku nowych dróg wodnych są już one użytkowane i posiadają w większości niezbędne oznakowanie nawigacyjne. Pozostałe zostaną oznakowane nawigacyjnie 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. RD117.