

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Gospodarki
Morskiej
i Żeglugi
Śródlądowej**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 16)
z dnia 25 czerwca 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – podkomisji stałej do spraw żeglugi śródlądowej (nr 16)

25 czerwca 2025 r.

Podkomisja stała do spraw żeglugi śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Piotra Głowskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– **informację na temat zasad rejestrowania statków w żegludze śródlądowej oraz oczekiwanych kierunków zmian.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Monika Niemiec-Butryn** zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Andrzej Kopciuch** dyrektor Delegatury w Warszawie Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, **Wojciech Płaska** kierownik Wydziału Śródlądowych Dróg Wodnych w Departamencie Ochrony przed Powodzią i Suszą oraz **Janusz Woźniak** kierownik Wydziału Zarządzania Środkami Transportu w Departamencie Organizacyjnym Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięła pracownia Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw żeglugi śródlądowej.

Witam państwa posłów oraz zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji na temat zasad rejestrowania statków w żegludze śródlądowej oraz oczekiwanych kierunków zmian. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że podkomisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

Z państwa strony proszę o informację, kto przedstawi wstęp.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Monika Niemiec-Butryn:

Monika Niemiec-Butryn, zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Temat jest bardzo dobrze uregulowany w ustawie o żegludze śródlądowej. W art. 18 jest mowa o tym, jak powinna być dokonana rejestracja, jakie statki są objęte tą zasadą. Powiem inaczej, obowiązkowemu wpisowi do rejestru administracyjnego podlegają polskie statki żeglugi śródlądowej, a wyjątkami od tego obowiązku są objęte statki przeznaczone lub używane wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji lub statki używane do połowu ryb o długości do 24 m. Zgodnie z ustawą z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, podlegają one innym zasadom. Potem krótko się do tego odniosę. Do rejestru może być także czasowo wpisany statek niebędący statkiem polskim, jeżeli osoba prawna mająca siedzibę w Rzeczypospolitej Polskiej lub polski obywatel zamieszkały w Rzeczypospolitej Polskiej przedstawi dokument stwierdzający prawo dysponowania statkiem oraz pisemną zgodę właściwych organów państwa stałej rejestracji statku na czasowy wpis do polskiego rejestru. Do rejestru może być także wpisany statek stanowiący własność osoby fizycznej mającej obywatelstwo państwa innego niż Rzeczpospolita Polska, państwa członkowskiego lub osoby prawnej mającej siedzibę w innym

niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim, też po przedstawieniu dokumentu stwierdzającego prawo własności do statku albo zgody właściwego organu państwa na wpis.

Jeżeli chodzi o rejestr administracyjny polskich statków żeglugi śródlądowej, jest on prowadzony przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego dla portu macierzystego statku. Dla przypomnienia mamy trzy urzędy: w Szczecinie, Bydgoszczy i Wrocławiu oraz pięć delegatur: w Giżycku, Gdańsku, Warszawie, Krakowie i Kędzierzynie-Koźlu.

Jeżeli chodzi o to, jak wygląda rejestr, myślę, że najlepiej odnieść się do ustawy. Art. 18 w jednoznaczny sposób wskazuje, jakie są księgi rejestrowe, wskazuje, że wpisuje się numer, nazwę statku, nazwę portu macierzystego, rodzaj i przeznaczenie statku, rok i miejsce budowy, nazwę stoczni, rodzaj i liczbę głównych maszyn napędowych, wymiary statku oraz oznaczenie i adres armatora statku. Jeżeli chodzi o czasowy rejestr, dodatkowo wpisuje się nazwę rejestru stałego oraz oznaczenie dokumentu potwierdzającego zgodę władz państwa stałego rejestru na czasowe wpisanie statku do polskiego rejestru, a także termin, na jaki statek został wpisany. Księgi rejestrowe prowadzone są oddzielnie dla czterech różnych rodzajów statków. Chodzi o statki o napędzie mechanicznym i iloczynie długości i szerokości większym niż 20 m², o napędzie mechanicznym i iloczynie długości i szerokości nieprzekraczającym 20 m², bez napędu mechanicznego też o iloczynie długości i szerokości większym niż 20 m², bez napędu mechanicznego o iloczynie długości i szerokości nieprzekraczającym 20 m².

Księgi rejestrowe mają formę papierową, ale dane uzyskane przez dyrektorów urzędów żeglugi w procesie rejestracji statków są wprowadzane do bazy informacyjnej o statkach, członkach załóg i o stanie lądowych dróg wodnych. Nazywana jest ona bazą danych statków. Tam na bieżąco powinny być wpisywane dane. Jest ona prowadzona w systemie teleinformatycznym, a organy administracji żeglugi śródlądowej mają dostęp do informacji gromadzonych w bazie danych statków za pośrednictwem systemu teleinformatycznego.

Jeżeli chodzi o samą rejestrację, jest ona dokonywana na podstawie pisemnego wniosku. Z wnioskiem należy się zgłosić niezwłocznie po wybudowaniu lub nabyciu statku w kraju albo przybyciu danego statku do kraju, w przypadku nabycia go za granicą. Jeżeli chodzi o szczegółowy tryb postępowania związanego z wpisem i zmianami w rejestrze administracyjnym, wzory ksiąg rejestrowych, dokument rejestrowy, warunki i terminy wymiany dokumentów rejestracji statków, to wszystko określa rozporządzenie ministra infrastruktury w sprawie rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej. Jeżeli chodzi o wpis statku do rejestru, jeżeli armator jest właścicielem lub współwłaścicielem, dołącza się także uwierzytelniony odpis dokumentu stwierdzającego jego nabycie. Jeżeli armator nie jest właścicielem, dołącza się odpis dokumentu uprawnającego armatora do władania statkiem. Jeżeli armatorem statku jest osoba prawna, dołącza się dokument stwierdzający jej pełną nazwę, siedzibę i wskazujący imiona i nazwiska osób upoważnionych do działania w imieniu tej osoby. Jeżeli statek był już poprzednio wpisany do rejestru prowadzonego przez inny kraj, dołącza się dowód wykreślenia z rejestru, a jeżeli wniosek dotyczy wpisania statku do rejestru czasowego, to dokument potwierdzający zgodę władz państwa stałego rejestru, o czym wcześniej była mowa.

Za wpis pobiera się opłatę. Nie są to duże opłaty. Dla statku bez napędu mechanicznego i do 20 m² iloczynu długości i szerokości pobiera się 40 zł, 80 zł pobiera się w przypadku statków bez napędu mechanicznego, ale powyżej 20 m², jeżeli chodzi o iloczyn długości szerokości, 80 zł za statek o napędzie mechanicznym i iloczynie do 20 m² i 400 zł za statek o napędzie mechanicznym i iloczynie długości i szerokości powyżej 20 m².

Jeżeli są potrzebne jakieś zmiany w rejestrze, dokonuje się ich, powinny być dokonywane w terminie 14 dni od dnia ich zaistnienia. W zgłoszeniu powinna być też podana nazwa statku, numer rejestracyjny, określenie danych podlegających zmianom. Armator przedstawia do wglądu dokumenty potwierdzające zmianę danych zawartych w rejestrze. Za dokonanie zmian pobiera się opłatę w wysokości 15 zł.

Jeżeli chodzi o wykreślenie statku z rejestru, następuje ono na wniosek armatora bądź z urzędu, jeżeli statek utracił cechy urządzenia pływającego, w przypadku, gdy został na przykład zezłomowany, a także w razie zmiany przynależności państwowej lub zmiany portu macierzystego powodującej zmianę organu rejestrowego. Jeżeli chodzi o wykreślenie statku, to za to nie pobiera się żadnej opłaty. Jednakowoż jeżeli chcemy uzyskać zaświadczenie o wykreślenie statku z rejestru, to opłata skarbową wynosi 17 zł. A więc nie są to wysokie kwoty.

Teraz krótko powiem o rejestrze na podstawie ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m. Obowiązkowi rejestracji podlegają

jednostki sportowo-rekreacyjne i używane do amatorskiego połowu ryb, jeżeli ich długość przekracza 7,5 m albo moc napędu mechanicznego przekracza 15 kW. Zwolnione z obowiązku rejestracji są jednostki pływające napędzane wyłącznie siłą ludzkich mięśni, jednostki pływające przeznaczone wyłącznie do regat, zawodów sportowych, deski surfingowe, deski z żaglem lub inne podobne jednostki. Jednak należy podkreślić, że każda jednostka pływająca o długości do 24 m, która nie podlega obowiązkowi rejestracji, może być zarejestrowana. Nie ma przeciwwskazań, żeby była zarejestrowana na wniosek właściciela, który chce posiadać dokument rejestracyjny, który będzie poświadczeniem prawa własności oraz polskiej przynależności jednostki i może być wymagany na przykład do celów ubezpieczenia. Często właśnie ze względu na to, że ubezpieczyciel wymaga rejestracji, wnioskodawca, jeżeli ma takie życzenie, może zarejestrować. Organami rejestrującymi są tutaj starostowie, Polski Związek Żeglarski i Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego, ale właściciel decyduje, gdzie złoży wniosek, czy w miejscu zamieszkania, pracy bądź gdzie sobie życzy. Nie ma wymogu związanego z adresem czy czymkolwiek innym. Składając wniosek właściciel deklaruje, czy jednostka będzie użytkowana na wodach śródlądowych czy na wodach morskich. Może być użytkowana i na wodach morskich, i na wodach śródlądowych. W przypadku deklaracji użytkowania na wodach morskich i śródlądowych jednostkę rejestruje się jako jednostkę morską. Jeżeli chodzi o wnioski, można je składać w formie albo papierowej, albo elektronicznej za pośrednictwem portalu Reja24. Został on utworzony, żeby usprawnić procesy rejestracji statków do 24 m. Opłata za rejestrację jest jednorazowa i wynosi 80 zł.

Teraz krótko odniosę się do oczekiwanych kierunków zmian. W naszej ocenie szczególnie rejestr statków śródlądowych funkcjonuje dosyć dobrze. Nie mamy wielu zgłoszeń zastrzeżeń. Niemniej jednak na skutek praktyki i spostrzeżeń planujemy przy najbliższej zmianie ustawy o żegludze śródlądowej przeprowadzić zmiany. Chcemy doprecyzować, że statkiem nie są urządzenia wodne, w tym w szczególności pomosty lub przystanie, gdyż mamy z tym problem. Inaczej potrzebne jest pozwolenie wodnoprawne, zgoda. Tutaj jest pole do pewnych może nie nadużyć, ale przynajmniej ich prób. Dlatego chcielibyśmy to doprecyzować. Chcemy nałożyć na dotychczasowego armatora statku obowiązek zawiadomienia właściwego dyrektora urzędu o fakcie zbycia statku, który był wpisany do rejestru. Nie ma takiego obowiązku. W związku z tym dyrektorzy nie zawsze mają wiedzę, czy statek został wykreślony z rejestru czy nie. Więc tutaj chcemy wprowadzić taką obligatoryjną czynność oraz doprecyzować, że odmowa dokonania zmiany danych podlegających wpisowi do rejestru, podobnie jak odmowa wpisania statku do rejestru, następuje w formie decyzji. Są to kwestie administracyjne. Właściwie jeżeli chodzi o rejestrowanie statków, to tyle z mojej strony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Czy ktoś z państwa posłów ma pytanie? Jeżeli nie, gdyż nie widzę, to najpierw pismo, które wpłynęło do nas, do podkomisji od Stowarzyszenia Forum Recyklingu. Może je przeczytam, dlatego że dopiero przed chwilą przekazałem je państwu. Stowarzyszenie zwraca się z uprzejmą prośbą o zadanie podczas dyskusji przedstawicielom Ministerstwa Infrastruktury następującego pytania, a mianowicie czy ostatnio coraz częściej popularna do pływania deska SUP jest statkiem, zgodnie z artykułem – i tutaj jest przytoczony artykuł ustawy o żegludze śródlądowej. Odpowiedź na to pytanie jest istotna z dwóch powodów. Chodzi o poddanie recyklingowi deski do pływania zakwalifikowanej do kategorii odpadów po jej zużyciu lub zniszczeniu. Jeżeli deska do pływania jest zakwalifikowana do kategorii statków, wówczas zgodnie z ustawą z 2012 r. o odpadach, zagospodarowanie tego typu odpadów może odbywać się jedynie w zakładzie recyklingu statków, w firmach posiadających stosowne decyzje administracyjne. Próżno szukać takich zakładów w Polsce. Zapowiadany pierwszy zakład recyklingu statków w Szczecinie aktualnie nie figuruje w bazie danych BDO, czyli nie posiada stosownej decyzji na przetwarzanie. Tak więc w przypadku zakwalifikowania deski do pływania jako statku, stosując się do aktualnych przepisów prawa, nie mamy możliwości legalnego zagospodarowania tego typu odpadów. Problem ten oczywiście jest o wiele szerszy. Dotyczy pozostałych obiektów pływających kwalifikowanych jako statki i wymaga zapewne odrębnego posiedzenia Komisji w tej sprawie. Tutaj prośba do sekretariatu o to, żeby faktycznie to odnotować. Być może dotknięto dosyć dużego problemu. Jak zaczniemy się zastanawiać, ile tych tego typu jednostek funkcjonuje i jest poddawanych procesowi recyklingu, pewnie okaże się, że możemy mieć gigantyczny problem.

I druga rzecz. Zakwalifikowanie deski do pływania jako statku powoduje, że nieświadomi turyści korzystający z deski do pływania jako formy rekreacji na wodzie są karani za brak odpowiedniego wyposażenia statku. Taką interpretację przyjęła policja, która nagminnie wymierza mandaty karne od 20 nawet do 500 zł wprawiając turystów w zdumienie.

Pytanie zostało zadane, więc za chwilę poproszę o odpowiedź. Właściwie są to dwa pytania. Druga rzecz to właśnie kwestia zmian doprecyzowujących, co jest statkiem. Tutaj chodzi o pomosty i przystanie. Faktycznie wiele tego typu obiektów powstawało w ostatnim czasie. Co się z nimi stanie w takiej sytuacji? Czy będzie jakiś przegląd? Czy planujecie go państwo? Kiedy ewentualne zmiany mogą wejść w życie?

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to oddam głos koledze radcy Michałowi Strójwowski. Dziękuję, bardzo.

Radca w Departamencie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Michał Strójwąg:

Bardzo dziękuję. Dzień dobry państwu. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, może zacznę od kwestii desek SUP. Jeżeli chodzi o samą definicję statków, tutaj jest odwołanie oczywiście do lit. g, czyli statków przeznaczonych do uprawiania sportu i rekreacji. Samo pojęcie statków w ustawie o żegludze śródlądowej faktycznie jest zdefiniowane bardzo, bardzo szeroko. Właściwie każde urządzenie pływające, które służy do jednego z wymienionych celów, w tym wypadku do celów sportowo-rekreacyjnych, jest klasyfikowane jako statek. Definicja celowo jest bardzo szeroka. Patrząc na art. 1 ust. 3 ustawy o żegludze śródlądowej, zgodnie z ustawą, przepisy ustawy stosuje się również do statków przeznaczonych do uprawiania sportu i rekreacji na wodach innych niż śródlądowe drogi wodne.

Chodzi przede wszystkim o zapewnienie bezpieczeństwa. Chodzi o to, żeby każdy użytkownik czy to drogi wodnej, czy też innego akwenu śródlądowego miał pewne obowiązki, a przede wszystkim miał świadomość, jak w pewnych sytuacjach musi się zachować. Nieuznanie chociażby deski SUP za statek, czyli za jednostkę pływającą przeznaczoną do uprawiania sportu i rekreacji, skutkowałoby tym, że w przypadku płynięcia na kursie kolizyjnym ze statkiem pasażerskim, który ma dużo słabsze możliwości manewrowania, wobec czego pierwszeństwo powinien mieć kierownik statku pasażerskiego, nie mówiąc już o wielkich zestawach pchanych czy holowanych, w których manewrowość jest jeszcze gorsza, taki statek musiałby splywać z drogi w cudzysłowie deskarzowi, ponieważ deskarz nie miałby obowiązku ustąpienia pierwszeństwa statkowi niebędącemu małym statkiem. Na potrzeby chociażby przepisów odnoszących się do śródlądowych dróg wodnych, które w zasadzie są zbliżone co do materii do Prawa o ruchu drogowym, generalnie zachowanie każdego użytkownika musi być gdzieś określone. Tak jak w kodeksie ruchu drogowego, gdzie wskazuje się pewne obowiązki czy to pieszego, czy to użytkownika roweru, czy to kierowcy samochodu ciężarowego bądź osobowego, tutaj też są podstawowe obowiązki.

Warto zwrócić uwagę, że sama ustawa, jak i akty wykonawcze w wielu przypadkach zwalniają użytkowników desek SUP oraz podobnego sprzętu z wielu obowiązków. Po pierwsze, jak wspominała pani dyrektor, ustawy o obowiązku rejestracji statków nie stosuje się do desek z żaglem i podobnego sprzętu. Obowiązek rejestracji względem desek SUP i podobnego sprzętu nie istnieje. Nie są też objęte obowiązkiem posiadania dokumentu bezpieczeństwa, a tym samym dokumentu z przeglądu technicznego. Oczywiście właściciel musi dbać o stan techniczny sprzętu, ale nie podlega on weryfikacji przez organy państwa w postaci okresowych przeglądów. Zgodnie z bodajże art. 37a ustawy o żegludze śródlądowej kierowanie tego rodzaju jednostkami pływającymi również nie podlega obowiązkowi posiadania jakichkolwiek kwalifikacji w sensie patentu żeglarskiego czy motorowodnego, które są najbardziej popularne, przy czym oczywiście nie zwalnia to użytkownika z obowiązku posiadania wiedzy w zakresie obowiązujących przepisów, w szczególności w zakresie tego, jak zachowywać się bezpiecznie na wodzie.

Jeżeli chodzi o samo wyposażenie, również nie jest to, jak się wydaje, wyposażenie nadmierne, ponieważ zgodnie z rozporządzeniem bodajże ministra infrastruktury – rozporządzenie ma kilka lat, ale wydaje mi się, że organem wydającym był minister infrastruktury – w sprawie bezpieczeństwa przy uprawianiu turystyki wodnej, tak naprawdę jedynym wymaganiem dla takiego statku jest posiadanie osobistych środków zabezpieczenia ratunkowego. Mówimy tutaj o kamizelkach ratunkowych, kapokach i tym podobnym sprzęcie w liczbie osób znajdujących się na pokładzie. Jeżeli mówimy o deskach SUP, jest to raczej jedna osoba. A więc na jednostce powinna znajdować

się jedna kamizelka ratunkowa. Oczywiście to wszystko uzależnione jest od tego, czy deską posługuje się, czy deska jest kierowana przez osobę posiadającą umiejętności pływania czy też nie. Od tego zależy, czy osoba co do zasady powinna mieć założoną na siebie od razu kamizelkę ratunkową czy też nie. Wiele rodzajów tego typu sprzętu jest wyposażonych w pewne siatki mocujące znajdujące się na pokładzie, które pozwalają na przykład nie mieć na sobie kamizelki, a umieścić ją gdzieś w siatce, żeby nie spadła w trakcie eksploatacji.

Warto też pamiętać, że skoro deska jest statkiem, to osoba, która z niej korzysta, jest kierowcą statku. Ciąży na niej też obowiązek udzielenia pomocy chociażby innym statkom. Więc kamizelka ratunkowa jest zarówno po to, żeby ratować samego siebie, jak również w odpowiednich przypadkach pomóc innemu użytkownikowi drogi wodnej poprzez podanie kamizelki. Wydaje się, że tutaj interpretacja przyjęta przez policję, o której wspomniano w piśmie, jest całkiem słuszna.

Jeżeli chodzi o kwestię recyklingu, faktycznie jest to sprawa dosyć ciekawa. Wymagałaby konkretnego zbadania, ponieważ jeżeli mówimy o kwestii odpadów, tutaj jest właściwość ministra klimatu i środowiska. My w pełni nie znamy tych przepisów. Niewątpliwie należałoby się temu przyjrzeć i zobaczyć, czy przepisy te faktycznie są takie, że uniemożliwiają legalne wyrzucanie tego typu przedmiotów, które oczywiście na potrzeby żeglugi należy traktować jako statki. Być może już na potrzeby samej gospodarki odpadami niekoniecznie. Na pewno warto by się było temu przyjrzeć. Myślę, że rozwiąłem większość rzeczy w zakresie tego pytania.

Druga kwestia to w zasadzie kwestia niezbyt trudna. Co jakiś czas pojawiają się sygnały, że gdzieś ludzie budują pomost. Oczywiście jeżeli wbijają pale, jeżeli jest to pomost stały, niepływający, tu nie ma wątpliwości, że zgoda wodnoprawna musi zostać wydana przez administrację drogi wodnej, czyli przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie. Niekiedy jednak pewne osoby próbują omijać przepisy, robiąc konstrukcję pływającą. Konstrukcja ta absolutnie nie jest przeznaczona do uprawiania żeglugi. Proszę zwrócić uwagę na art. 5 ust. 1, o którym mówiliśmy, zawierający definicję statku. Jest ona dosyć szeroka, ale mimo wszystko patrząc chociażby na zakres, który reguluje ustawa o żegludze śródlądowej, dotyczy przede wszystkim kwestii faktu uprawnienia żeglugi. Stanowi pewien limit tego, co jest statkiem. Trudno tu mówić o pomoście, który oczywiście pływa, posiada pływalność, czyli unosi się na wodzie, niewątpliwie gdzieś pływa, ale nie o taką pływalność chodzi, tylko o fakt uprawiania żeglugi.

Pomosty definitywnie nie są statkami. Zostały one w sposób prawidłowy zdefiniowane w ustawie – Prawo wodne, gdzie wprost się mówi, co to są urządzenia wodne. Są to urządzenia przeznaczone do korzystania z zasobów wodnych. Nie jestem specjalistą w zakresie Prawa wodnego, ale przepis ten mniej więcej tak brzmi. Jest tam też wprost wyłączenie, że urządzeniami wodnymi są w szczególności wszelkiego rodzaju pomosty i przystanie. Wydaje się, że jest to dosyć dobrze zdefiniowane, niemniej jeżeli na potrzeby łatwiejszego wydawania decyzji o odmowie wpisania do rejestru zarówno statków sportowo-rekreacyjnych, gdyż pojawiają się i takie próby, jak również do rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej, o którym wcześniej wspominaliśmy, który prowadzą dyrektorzy urzędów, jednoznacznie określmy, że statkiem nie jest pomost pływający czy też urządzenie wodne w rozumieniu ustawy – Prawo wodne, będzie to wzmocnieniem przesłanki do odmowy wpisania statku do rejestru.

Pan przewodniczący pytał o kwestię, czy wejście w życie tych przepisów będzie stanowiło pewien problem. Wydaje nam się, że nie powinno być problemu. Nawet ciężko mówić o przepisach przejściowych. Po pierwsze, co do zasady w przypadku większości takich statków, w cudzysłowie statków, a tak naprawdę pomostów już na etapie próby wpisu do rejestru zostaje to udaremnione. Po drugie, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie prowadzi kontrole korzystania z wód. Niejednokrotnie pomosty mimo rejestracji są namierzane i prowadzone jest postępowanie zmierzające czy to do rozbiórki nielegalnego urządzenia wodnego, czy też do jego legalizacji. Tak naprawdę mimo że dana osoba dokona pewnej czynności i wpisze, udaje się wpisać pomost do rejestru, chociażby prowadzonego w Reja24 rejestrze statków sportowo-rekreacyjnych, mimo wszystko Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie ma narzędzie, żeby się tym zająć. A więc wydaje się nam, że tutaj większego problemu nie będzie. Jest to przepis, który, jak się wydaje, prewencyjnie udaremnia zakusy pewnych osób do próby rejestracji tego typu jednostek. Warto zwrócić uwagę, że statki sportowo-rekreacyjne również muszą spełniać pewne wymagania określone w dyrektywie. Wydaje się, że pomosty pływające raczej nie mogłyby spełnić wymagań. Nie ma większych wątpliwości, że nie jest to statek, niemniej próby legalizacji poprzez wpisanie do rejestru wydają się po prostu łatwiejsze.

Tak jak pani dyrektor wspominała, koszt wpisania jednostki wynosi 80 zł zamiast pełnego cyklu, pełnego procesu uzyskiwania zgody wodnoprawnej.

Proszę zwrócić uwagę, że stawianie pomostów pływających jest szczególnie istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi. W procesie wydawania zgody wodnoprawnej administracja drogi wodnej może sprawdzić, czy miejsce, w którym ma stanąć takie urządzenie wodne, jest odpowiednie, czy nie będzie zakłócało bezpieczeństwa żeglugi. Niejednokrotnie na przykład właściciel działki, która znajduje się w buhcie rzeki, w miejscu, gdzie faktycznie idzie nurt, gdzie jest więcej wody, chciałby postawić pomost, a tam faktycznie przebiega szlak żeglugowy, jedyne bezpieczne miejsce, po którym może przepłynąć statek. Jeżeli wybuduje odpowiednio długi pomost, na tyle zawęzi szlak, że stanie się to niebezpieczne. Właśnie dzięki całej instytucji wydawania zgody wodnoprawnej przeciwdziała się takim sytuacjom. Tak naprawdę jest to tylko kwestia wzmocnienia obecnych przepisów i dodatkowego zabezpieczenia. Oczywiście na etapie projektu będziemy tutaj działać wspólnie z Wodami Polskimi, żeby przepis był jak najbardziej konkretny i nie sprawiał żadnych trudności interpretacyjnych. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Czy są jakieś pytania? Nie widzę. Wobec tego jeszcze raz podsumuję pytanie Stowarzyszenia Forum Recyklingu. Jeżeli ktoś pływa, musi mieć odpowiednie środki, podobnie jak płynąć kajakiem. Zmienia się troszeczkę rodzaj urządzenia, ale zasady pozostają. Chyba nawet rozsądek podpowiada, żeby zawsze zabrać ze sobą kamizelkę ratunkową. Myślę, że o takich przypadkach kar państwo piszą. Wypożyczający powinien o tym informować tego, kto wypożycza deskę. Mam nadzieję, że właściciele sami są na tyle świadomi, że użytkują je w sposób zgodny z prawem i rozsądkiem.

A co do ustawy związanej z recyklingiem tego typu urządzeń, faktycznie poprosimy Ministerstwo Klimatu i Środowiska na którymś z naszych posiedzeń, żeby uzupełniło państwa wiedzę. Wydaje się, że nierozsądne by było traktowanie tak samo wszystkich statków, każdego rodzaju odpadów. Mamy i stal, i plastik, i tworzywa sztuczne, do tego w różnych ilościach. Teraz sami jako kraj przeżywamy dosyć duży projekt recyklingu Khatangi. Najlepszy przykład, że jest chyba odholowywana do jednego z portów w duńskich. Tam będzie przechodziła ten proces, ale trudno porównać opisaną historię deski SUP i Khatangi. Nie może być znaku równości pomiędzy tymi projektami. Wrócimy, drodzy inicjatorzy, drodzy państwo ze stowarzyszenia, do tego tematu być może w jakiejś jesiennej rundzie. Z naszej strony dziękujemy. Jeżeli będziemy już na tym etapie, że będą zmiany chyba w ustawie... Czy będzie to rozporządzenie?

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Szykujemy zmianę ustawy o żegludze śródlądowej.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Widzimy się zatem w Sejmie na posiedzeniu ze zmianami ustawowymi.

Dziękuję bardzo. Zamykam dyskusję i posiedzenie. Dziękuję państwu.